

7 Un avenir pour les moteurs thermiques

Nous devons renforcer et développer la recherche et le développement des moteurs thermiques

Si la propulsion par moteur diesel est extrêmement décriée, elle continuera à exister ne serait-ce que pour les véhicules utilitaires. De plus, les constructeurs doivent continuer à travailler pour rendre plus propres les moteurs thermiques essence et diesel.

L'avenir au véhicule hybride !

Oui nous devons développer des véhicules hybrides et les véhicules hybrides rechargeables. Du fait de la stratégie de notre direction générale interdisant le développement de véhicule hybride, nous avons pris du retard dans la commercialisation de ces véhicules.

Fort heureusement, malgré les injonctions de nos directeurs généraux (Messieurs GOSHIN, TAVARES, BOLORE,) des salariés de la R&D ont bravé ces choix d'une politique pour le moins aveugle !

Ainsi nous allons commercialiser en 2020 des véhicules hybrides et hybrides rechargeables.

Ces technologies nécessitent une bonne maîtrise des moteurs thermiques, électriques et du convertisseur. Nous avons les compétences humaines, encore faut-il donner les moyens financiers pour le développement, tout comme pour industrialiser ces technologies au bon niveau de qualité que tout acheteur est en droit d'exiger.

2020 : Evolution de la norme CAFE (Corporate Average Fuel Economy)

Le seuil du niveau moyen d'émissions de CO2 des véhicules vendus dans l'année doit passer de 130 à 95 Gr. Dans le cas contraire, le constructeur paie une pénalité si son CAFE dépasse le seuil.

**95 Gr/moyenne véhicules immatriculés
Pour 1 Gr d'écart, la pénalité s'élèvera à 160 M€**

Le groupe Renault en 2019 estime être à 112 Gr après avoir été à 110 Gr les années précédentes, résultat de l'effet mixte volume de Diesel/Essence.

Si nous imaginons, un niveau des ventes de RENAULT équivalent à celui de 2018, nous pourrions être lourdement sanctionnés.

Pour 2020, il nous faut vendre plus de 100000 Zoé pour respecter les 95 Gr de CO2 !

	CO2
Véhicule électrique	0 Gr
Hybride rechargeable	35 Gr
Hybride	90 Gr
Seuil de la pénalité	95 Gr
Diesel	100 Gr
GPL	110 Gr
Essence	125 Gr

D'autres énergies sont possibles, et nécessitent des moteurs thermiques

Moteur propulsé au Gaz

RENAULT doit redevenir un constructeur innovant proposant dans sa gamme de véhicules utilitaires et particuliers des alternatives aux combustibles essence et diesel. **Nous savons le faire, nous l'avons déjà fait et nous le faisons !**

Le GPL, est proposé sur la gamme DACIA, en 2019 nous ne le proposons pas sur la gamme RENAULT, ce n'est pas acceptable !

Depuis plusieurs années, des véhicules poids lourd et de transport en commun et également particulier utilisent du Gaz Naturel pour Véhicule, nous devons également le proposer.

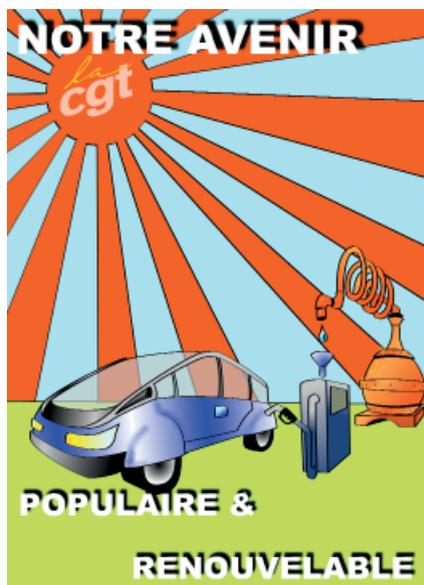
Plusieurs propriétaires de nos véhicules ont déjà équipé leur véhicule de kit d'adaptation. Une fois de plus le constructeur reste aveuglé par sa stratégie, il menace même de suspendre la garantie sur des véhicules équipés de tels dispositifs !

La CGT RENAULT revendique une politique ambitieuse dans ce domaine.

Nous demandons que chaque modèle puisse être équipé de dispositifs adaptés aux choix des consommateurs.

Nous pourrions les mettre en œuvre sur nos sites de production, en bout de chaîne de finition avec un circuit passant par Renault Tech, présent sur tous nos sites réalisant les adaptations pour les véhicules usines ou adapté pour personnes en situation de Handicap.

L'avantage serait de ne pas perturber le film de l'usine et permettrait le développement de l'emploi au sein du groupe.



Le Bioéthanol, un combustible à développer en France !

RENAULT, développe et vend des véhicules utilisant du bioéthanol, particulièrement au Brésil.

Nous pouvons donc en produire sur l'ensemble de la gamme.

Les acheteurs de véhicule des gammes C, D et E sont demandeurs et nous pourrions ainsi d'une part réduire fortement nos émissions de CO2 donc répondre aux normes imposées et réduire pour l'utilisateur les coûts d'usage des automobiles « haut de gamme ».

De plus, nous pourrions développer la fabrication d'un tel combustible sur le territoire.

Certes la CGT considère que les terres fertiles doivent prioritairement servir à la production de produits alimentaires, afin de répondre aux besoins en nourriture des populations sur la planète

Mais aujourd'hui, du fait de la baisse de la consommation du sucre dans le monde, les producteurs de betterave sucrière dans l'hexagone tout comme la filière de transformation sont en grande difficulté.

Des plans de restructuration importante dans la filière Agro-Alimentaire sont en cours, nous proposons d'étudier l'évolution d'une partie des sites industriels vers la production de bioéthanol pour véhicule ainsi d'éviter des licenciements tout en conservant l'ensemble des métiers.



**NOTRE AVENIR :
UNE MOBILITE
POPULAIRE
ET RENOUELABLE**

www.cgt-renault.com

