



## Sous les paillettes et les belles promesses, beaucoup d'inquiétudes pour la filière automobile française !

Le salon de l'automobile parisien a pris fin ce dimanche 24 octobre. Si Fiat, Volkswagen, Citroën, Mercedes et beaucoup d'autres constructeurs n'étaient pas présents, les marques Chinoises comme BYD, Ora ou encore Wey par exemple, étaient bien représentées.

Autre fait marquant, le prix élevé des véhicules exposés, trop souvent inaccessibles pour beaucoup de visiteurs, mais surtout pour une bonne partie de la population française. Même la Dacia Spring (fabriquée en Chine, un des pays le plus carbonés au monde et revendue dans l'hexagone), poussée par les bonus écologiques, ne cesse de croître en terme de prix. 19 800 euros actuellement contre 16 900 euros, soit une augmentation de près de 3000 euros en 12 mois. La version commercialisée en Asie a un prix à peine supérieur à 10 000 euros, pourquoi ?

Le prix des véhicules neufs n'est plus un problème, c'est un véritable scandale sociétal ! Certains se permettent de dire que la future Renault « 5 » zéro émission sera une voiture populaire. **La FTM considère que si cette voiture peut éventuellement être populaire, son prix de base, environ 23-25.000 euros ne le sera pas.**

Les banques et filiales de crédits ne s'y trompent pas ! **Crédit Agricole, Sofinco, BNP Paribas par exemple étaient présentes, profitant des véhicules, notamment électriques, de plus en plus chers pour proposer tout leur panel de solutions de financement, et sont en train de constituer un nouvel écosystème (location, abonnements).**

### La visite de M. MACRON.

Le président est venu avec la volonté de faire beaucoup d'annonces :

- Proposition de leasing à 100 euros par mois pour une voiture électrique. **La FTM défend plutôt l'idée que les usagers ont besoin de véhicules accessibles en terme de prix d'acquisition et non de payer un « crédit » à vie avec la location longue durée.**
- Inciter les Français à passer à l'électrique, en augmentant le bonus écologique de 6.000 à 7000 euros. **Les vrais bénéficiaires du bonus sont les constructeurs qui ne cessent d'augmenter le prix de vente des véhicules, en tenant compte de ces montants d'aides publiques.**
- Etendre le bouclier aux bornes de recharge. **Cela n'est pas une mauvaise chose, mais il faudrait aussi tenir la promesse des 100 000 bornes qui auraient dû voir le jour début 2022, contre seulement un peu plus de 70 000 accessibles dans les faits ! Et que dire du prix des recharges qui s'envole littéralement ?!**

### L'objectif de 2 millions de véhicules électriques produits en France en 2030.

Il sera donc capital d'avoir des centres de recherche et développement pour la batterie de future génération pour ne plus être dépendant de l'industrie chinoise et des terres rares.

Deux millions de véhicules, ce n'est même pas la production actuelle car les constructeurs préfèrent délocaliser la production des voitures de segment B depuis des années (la Dacia Spring en est le parfait exemple). Stellantis applique la même politique. La France ne pourra jamais obtenir un tel objectif en ne fabriquant que des véhicules premiums ou trop chers pour les usagers.

L'annonce du développement de la Dacia Sandero électrique peut être l'opportunité d'une « vraie relocalisation ». En effet ce véhicule, qui depuis plusieurs années, est le véhicule le plus vendu aux clients particuliers en France (dans sa version thermique) devrait être assemblé dans sa version électrique en France (« pays de l'excellence du véhicule électrique »). Quoi de mieux que de remplacer à terme Zoé par Dacia Sandero électrique sur les chaînes de Flins, pendant qu'il en est encore temps ? !

Il est impératif de contrôler les aides publiques, l'argent de la collectivité ne peut plus être dilapidé sans contrepartie pour l'emploi. La concurrence chinoise risque de s'avérer catastrophique. Les constructeurs chinois ont déjà vendu 500 000 véhicules électriques dans le monde en 2021. Leur objectif est de multiplier par deux leurs exportations et cela ne peut que progresser. Renault, en leur « offrant » sa nouvelle entité thermique, va les aider à prospérer en leur donnant accès à nos savoirs et compétences, leur permettant ainsi d'accéder largement aux continents qui ne sont pas encore prêts à basculer dans le 100 % électrique. Tout cela s'effectuant avec l'aval de l'Etat français, actionnaire de l'entreprise !

Le pouvoir d'achat de beaucoup de salariés ne leur permet pas d'acquérir un véhicule neuf. Le parc automobile français étant le plus vieux d'Europe avec 11 ans d'âge moyen, une augmentation générale des salaires est indispensable pour renouveler ce parc. Cela n'aurait que des effets bénéfiques pour l'environnement.

La voiture électrique ne peut être l'unique solution pour l'environnement. Les véhicules légers doivent être privilégiés par rapport aux SUV électriques qui ont besoin de batteries très lourdes et polluantes.

Montreuil le 25 octobre 2022