



Droit à la mobilité durable pour tous



Edito

Ce quatre pages n'a pas vocation à exposer notre vérité sur la filière automobile, mais à apporter des pistes de réflexion, susciter le débat des salariés et de la population. Le 8 juin 2022, l'Union Européenne a voté l'interdiction des ventes de voitures thermiques après 2035. La FTM CGT, consciente des enjeux environnementaux et du réchauffement climatique, considère comme une priorité l'élaboration d'un modèle de développement permettant une mobilité accessible à tous et qui réponde au besoin de la population. La question est posée : la décision prise par l'Union Européenne est-elle la plus à même à répondre aux enjeux environnementaux, sociétaux et sociaux de la filière automobile ?

En Chine, au contraire, le tarif a baissé de 66 819 à 31 829 euros, et un véhicule électrique est aujourd'hui 33 % moins cher en moyenne qu'un véhicule thermique. Conformément aux impératifs dictés par les autorités locales, les constructeurs ont conçu et produit des modèles de petite taille ou exclusivement urbains – capote de diffusion élevés. Quelques améliorations depuis 2000 ont privilégié les segments les plus massifs, mais l'offre de véhicules électriques reste limitée. Les constructeurs ont conduit à l'ATP

Compte Rendu

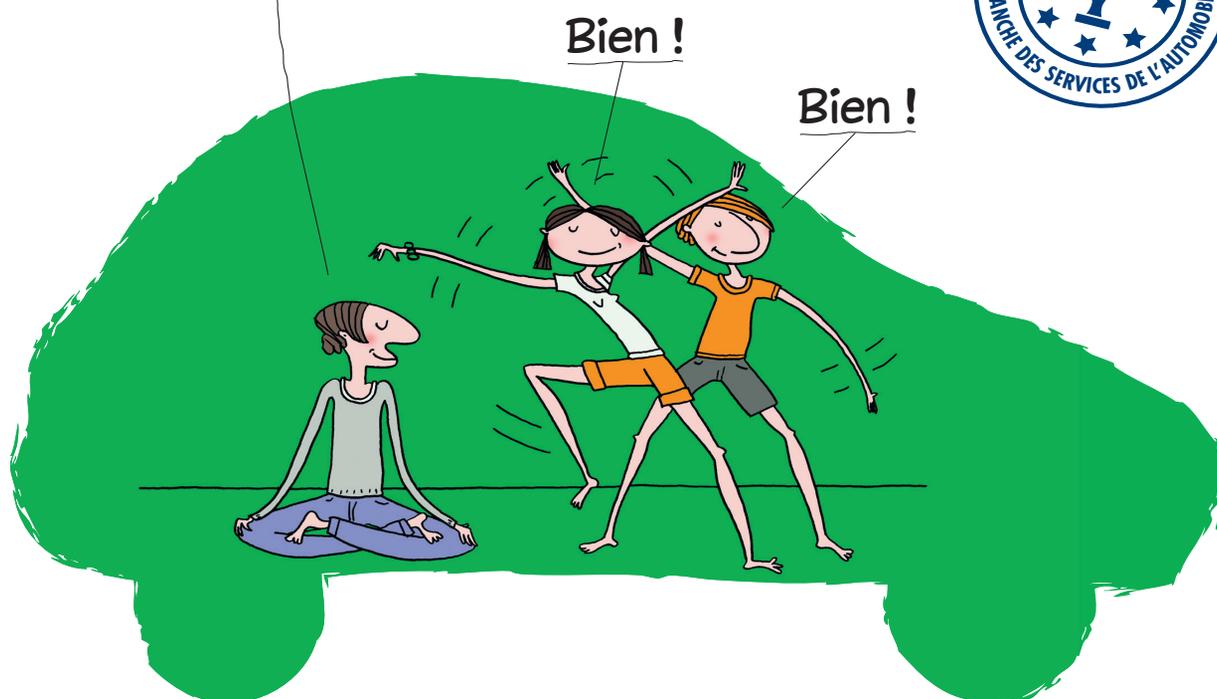
Forum de l'automobile 23 mai 2023 à Montreuil



MUTUELLE SANTÉ

La garantie d'une **couverture santé au juste prix !**

Une famille bien protégée,
c'est une famille en bonne santé.



CDR695F_0623 - Siège social : 37, avenue d'Iéna - CS 2 1687 - 75202 Paris cedex 16 - Illustration : © Marcell

IRP AUTO propose à ses clients des services pour maîtriser leurs dépenses de santé et être informés à tout moment : carte de tiers payant dématérialisée, application mobile, téléconsultation médicale, suivi des remboursements, analyse de devis... Il est le seul organisme référencé par la branche des services de l'automobile en matière de mutuelle santé. IRP AUTO propose aussi des solutions santé adaptées aux entreprises dont l'activité est proche de celle des services de l'automobile.

Pour en savoir plus, rendez-vous
sur notre site Internet : www.irp-auto.com

Suivez-nous sur 



PRÉVENTION **SANTÉ** PRÉVOYANCE | ÉPARGNE | RETRAITE | ACTION SOCIALE
IRP AUTO, LE GROUPE DE PROTECTION SOCIALE DES PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE

2 Compte-rendu - Forum automobile



MESSAGE DE BIENVENUE



David BLAISE

Bonjour à toutes et tous, La FTM-CGT se réjouit de l'organisation de ce forum de l'Automobile. Nous sommes heureux d'accueillir les syndicats, les fédérations CGT de l'Industrie, les chercheurs et les différentes associations dont Greenpeace et Réseau Action Climat, qui ont notamment participé activement à la préparation de cette journée, ce qui permettra sans aucun doute d'avoir de riches débats et que cette initiative soit une rampe de lancement vers d'autres initiatives.

L'actualité met en évidence notre fragilité due, en particulier, à

notre trop grande dépendance industrielle à des pays dans lesquels les grandes entreprises ont massivement délocalisé leur production dans le seul but d'améliorer les profits. Simultanément, les salariés du secteur industriel sont confrontés à des plans de licenciement et des fermetures de site. Ce sont des pans entiers de notre système productif qui disparaissent. La France ne s'est pas désindustrialisée parce que « nous travaillons moins que nos voisins », alors que les Français sont les plus productifs en Europe. Les augmentations des prix de l'énergie ont aussi généré de nombreuses difficultés pour les

entreprises, perturbant ainsi toutes les chaînes de production. Les conséquences pour les travailleuses et travailleurs sont dramatiques : chômage partiel et près de 300 PSE.

Il est grand temps de prendre la question à bras le corps et de relocaliser des productions afin de créer les conditions de la réindustrialisation dont notre pays a besoin, redresser l'économie et garantir notre indépendance, en particulier dans les secteurs stratégiques.

Les enjeux sociaux et environnementaux, étroitement imbriqués, nous imposent de produire et de consommer autrement. Il faut viser un changement de civilisation. Cela implique de développer une véritable économie circulaire, avec des filières industrielles qui prennent en compte le cycle de vie complet des produits, de l'écoconception au démantèlement et au recyclage, afin de valoriser la matière, de relocaliser des productions pour les rapprocher des lieux de consommation, de fabriquer des produits durables, réparables et qui répondent aux besoins des citoyens.





Cela implique aussi de mobiliser des financements pour la modernisation de l'appareil industriel, la formation et qualification, ainsi que la recherche, qui jouent un rôle central dans la réponse aux défis posés. Ces financements doivent toutefois être soumis à des engagements, un contrôle et un suivi. C'est un nouveau modèle industriel qui se développe, totalement imbriqué avec les services, avec l'apport des technologies du numérique. L'humain doit occuper une place centrale sur les choix d'orientations stratégiques, en permettant une élévation des qualifications pour toutes et tous, grâce à la prise en compte des compétences et des savoir-faire, ainsi qu'une priorité donnée à la formation initiale et continue. A ce sujet, les fédérations de la FNME, la FNIC, Verre et Céramique et la FTM organisent des assises de la formation professionnelle les 28 et 29 juin. Cette transformation doit se faire en anticipant les évolutions à venir. Mais, l'industrie de notre futur ne se fera pas en tirant un trait sur l'existant qui appartiendrait soi-disant au passé. Conforter nos filières industrielles dans la sidérurgie, l'automobile, l'énergie, les biens d'équipement, l'électronique, etc. et en développer de nouvelles, permettrait de créer des emplois stables, décents, bien rémunérés. Repartir du travail, redonner de la liberté, viser l'émancipation, retrouver un sens commun, grâce

à un projet collectif partagé, permettrait de sortir le pays de l'ornière et participerait, de fait, à l'amélioration du financement du système actuel de retraites solidaire, intergénérationnel, prenant en compte les aspirations des citoyens et l'évolution de la vie et du travail.

Pour répondre aux aspirations grandissantes de progrès social et de respect de l'environnement naturel, les organisations de la CGT s'engagent à construire un nouveau modèle de développement industriel élaboré par les citoyens dans le respect des hommes, des femmes et de la nature.

La CGT, depuis plusieurs décennies, est de tous les combats contre la casse industrielle. Au-delà des propositions en rupture avec les vieilles recettes du passé qui promettaient monts

et merveilles, la CGT s'engage au quotidien, au travers de luttes, à réinventer une politique industrielle et des services qui répondent aux besoins de la population, à l'aménagement des territoires, à des coopérations nouvelles du local à l'international, et au service de l'emploi et de la transition écologique.

Sur les questions environnementales face aux différents choix opérés, les délocalisations de production amènent nécessairement des coûts environnementaux liés aux transports et aux normes environnementales qui sont appliquées dans ces pays. Pays où les normes environnementales et sociales sont très différentes. On est loin de la logique de relocalisation des activités stratégiques telles que prônée dans le discours du Président





de la République. Ce qu'il s'est passé avec les vaccins l'illustre parfaitement avec l'incapacité de répondre aux besoins.

La CGT propose d'engager une véritable politique d'investissement ciblée notamment sur les enjeux environnementaux, avec un développement de filières et d'emploi, assurant le devenir des générations futures. Il est nécessaire et urgent d'harmoniser les normes environnementales européennes vers le haut et de mettre en place des mécanismes aux frontières. La relocalisation d'une partie des productions répondrait aux enjeux environnementaux et cela devrait permettre d'innover ou d'améliorer les procédés de production pour mieux y répondre. C'est aussi de la responsabilité du patronat qui préfère délocaliser que d'investir dans l'outil de production ou encore dans la recherche fondamentale et appliquée.

Toutes ces discussions sur la bataille industrielle sont en lien avec la campagne industrie lancée par la Confédération. Quelles convergences pouvons-nous faire avec les batailles en cours et les initiatives que travaille la Confédération avec les fédérations de l'Industrie? Rien n'est écrit d'avance : organisons ensemble la résistance à la fermeture d'entreprises ! Organisons ensemble la solidarité entre toutes et tous !

Au nom de la FTM, je vous souhaite à toutes et tous une très bonne journée d'échanges et de débats. Merci pour votre attention.

et l'environnement et trouver ensemble des solutions qui permettent de concilier fin du monde et fin du mois. Pour la CGT, il est indispensable



Sophie BINET

Je suis désolée de ne pas être parmi vous aujourd'hui mais je suis au congrès de la Confédération européenne des syndicats (CES), à Berlin, et il est très important pour la CGT d'y jouer tout son rôle car une bonne partie de nos batailles revendicatives se joue à l'échelle européenne. Il faut donc que nous ayons une organisation pour nous défendre à ce niveau. Je voulais d'abord vous féliciter pour cette initiative, qui est salubre et précieuse parce qu'elle permet de confronter le point de vue des salariés de la filière automobile et d'ONG environnementales. Cette confrontation des points de vue est un levier pour dépasser les contradictions entre le social

de répondre à la question environnementale à partir de la situation sociale – c'est d'ailleurs la décision de notre 53ème congrès –, avec trois grands principes.

Pour traiter sérieusement des questions environnementales, il faut une anticipation, c'est-à-dire une planification environnementale et sociale, ce qui suppose d'évaluer les besoins de la société et de se demander comment faire pour y répondre avec le moindre impact environnemental. Si l'on n'anticipe pas, comme le font le gouvernement et le patronat, on se retrouve avec des politiques court-termistes et des effets balanciers de court terme liés à l'impact des lobbies. On autorise





par exemple les engrais pour les betteraves sucrières alors qu'on connaît leur effet catastrophique pour l'environnement. On a fermé la centrale à charbon de Gardanne sans anticiper les besoins du pays, ce qui oblige la France à importer de l'électricité d'Allemagne, pays dont la production est la plus carbonée. En matière d'automobile, on sait que les véhicules thermiques sont très polluants mais l'impact des véhicules électriques sur l'environnement n'est pas neutre: extraction de métaux rares, production et recyclage des batteries... Il faut travailler sur ces enjeux et relocaliser notre production industrielle pour pouvoir répondre à cette question d'anticipation.

Il faut ensuite sécuriser les salariés. La situation de la filière automobile témoigne du cynisme total du patronat

et du gouvernement qui instrumentalisent parfois la question environnementale pour mener des politiques strictement financières et pour qui la situation sociale des salariés n'est qu'une variable d'ajustement. La filière automobile a perdu plus de 100 000 emplois depuis dix ans et le patronat prévoit la suppression de 50 000 emplois en trois ans si rien n'est fait. Les grands groupes se désengagent et se sécurisent en laissant mourir leurs sous-traitants, comme cela est en train de se passer pour les fonderies. On assiste aussi au démantèlement du groupe Renault, au basculement de plus en plus fréquent de ses brevets au Japon et à la perte de notre capacité d'impulsion et de maîtrise industrielle. Pour mener une transition environnementale juste, il faut commencer par sécuriser la situation des salariés, garantir le maintien de leur

contrat de travail et de leurs garanties collectives, et faire jouer notre formation professionnelle pour pouvoir transformer les activités avec les mêmes salariés. Dernier principe de la CGT : pour mener cette transformation environnementale de l'appareil productif, il faut partir des salariés eux-mêmes car les travailleurs et les travailleuses sont les meilleurs experts de leur travail, et donc de son impact environnemental. C'est ce qu'ont fait par exemple les ingénieurs de Renault qui, avec la CGT, ont construit un projet de véhicule électrique à 10 000€, économe et produit en France, qui permettrait de répondre aux enjeux environnementaux et aux besoins sociaux. Autre exemple: face à la décision brutale de fermer la centrale à charbon de Gardanne, la CGT a construit, avec les salariés du site, un projet alternatif de méthanation à partir de bois tiré de meubles usagés collectés dans les 100 km à la ronde, qui émettrait peu de gaz à effet de serre et permettrait de maintenir tous les emplois. Après cinq ans de lutte, nous avons enfin obtenu gain de cause puisque le gouvernement a levé les trois problèmes qui ne permettaient pas de garantir la reprise industrielle du site et nous savons maintenant qu'une production de gaz à moindre effet environnemental va pouvoir reprendre à Gardanne, ce qui permettra de maintenir les 500 emplois directs et indirects supprimés. C'est une grande victoire et c'est un exemple





que nous devons et pouvons faire partout pour permettre la transformation de l'appareil productif afin de répondre à l'enjeu environnemental, qui n'a jamais été aussi pressant.

Les rapports du GIEC sont sans appel. Nous avons quelques années pour agir et il faut aller extrêmement vite, tout en sécurisant la situation sociale des salariés. Nous sommes d'accord avec les ONG sur ce point-clé : il ne peut pas y avoir de transition environnementale sans traiter les questions de justice sociale et nous nous battons ensemble pour revendiquer une justice environnementale qui permette de lier bataille contre les inégalités et bataille pour l'environnement puisque l'on sait que ce sont aussi les plus riches qui polluent le

plus et qui, par leur richesse, se protègent de l'impact du changement climatique, qui va progressivement rendre une partie de la planète inhabitable et pénaliser la vie de la majorité des humains, à commencer par ceux dont les revenus sont les plus faibles.

Félicitations pour votre initiative. Je lirai avec attention le compte rendu de vos travaux et vous pouvez compter sur moi et toute la CGT pour soutenir vos luttes qui visent à lier enjeux sociaux et enjeux environnementaux.

7





INTRODUCTION



Lisa LAP, journaliste au Média

Qu'est-ce qui a poussé la CGT à organiser ce forum sur l'avenir de la filière automobile ? Pourquoi l'avoir organisé avec des ONG environnementales ?

Denis BRÉANT, animateur Automobile FTM-CGT

Ce forum émane d'une réflexion de la Fédération des travailleurs de la métallurgie, qui souhaitait organiser des assises de l'Automobile avec les syndicats du secteur. Mais nous avons considéré qu'il fallait ouvrir un peu notre réflexion, d'où l'idée d'organiser un forum et d'inviter des ONG à y participer, et même de l'organiser collectivement, ce que nous avons fait depuis

octobre. Nous nous sommes tout de suite mis d'accord sur le fait que nous devons proposer une politique industrielle qui favorise la transition écologique mais aussi les conditions sociales, et qui préserve l'emploi. Ce que les constructeurs – soutenus par le gouvernement – proposent actuellement aux salariés de la filière automobile, c'est une gestion industrielle purement financière, ce qui nous mène à une impasse sociale.

A partir de ce constat, nous espérons porter des propositions, par exemple pour un petit véhicule électrique populaire accessible à tous et produit en France, sujet sur lequel nous

avons exactement la même vision. Il y a aussi des propositions sur lesquelles nous ne sommes pas d'accord, comme le mix de motorisations que défend la FTM, mais nous considérons que cela ne doit pas nous fragiliser. Cette journée a justement pour objet d'échanger, débattre, formuler collectivement des propositions, et mettre constructeurs et responsables politiques face à leurs responsabilités pour avoir une filière industrielle pérenne.

Lisa LAP

Jérôme Frignet, qu'est-ce qui vous a donné envie de co-organiser ce forum ?





Jérôme FRIGNET, Directeur des programmes Greenpeace

C'était naturel puisque cela fait trois ans que nous travaillons avec la CGT et d'autres syndicats et ONG au sein de l'Alliance écologique et sociale. Nous avons donc appris à nous connaître, à dépasser les préjugés et les caricatures, et nous nous sommes rendu compte que malgré quelques divergences, beaucoup de sujets nous rassemblaient. Face à l'énormité des changements, qu'il faut anticiper au mieux pour ne pas les subir, nous avons tout intérêt à être ensemble, à constituer des contre-pouvoirs et à ne pas laisser ceux qui nous ont envoyés dans le mur gérer la transition seuls. Nous avons donc intérêt à nous rassembler autour des sujets prédominants, avec cette idée commune que la transition écologique ne peut être que juste socialement, sous peine de ne pas être acceptée.



Lisa LAP

Pourquoi avoir organisé ce forum maintenant ?

Denis BRÉANT

Parce que la situation l'exige. L'électrification telle qu'elle est aujourd'hui portée par les constructeurs, soutenus par le gouvernement, n'est en effet pas du tout écologique puisque son seul but est de maximiser les marges au profit des actionnaires, ce qui rend les véhicules individuels automobiles ne serait donc destinée qu'aux ménages les plus aisés, ce dont on ne peut se satisfaire, de même que de la construction de voitures toujours plus puissantes et polluantes. Nous pensons qu'il y a d'autres solutions et qu'il faudra changer notre mode de fonctionnement sur ce sujet.

A propos de l'électrification, il faut savoir que la filière automobile, ce sont aussi les services de l'automobile, et si rien n'est fait, ce sont des dizaines de milliers d'emplois qui pourraient disparaître. Le mouvement a déjà commencé dans la filière fonderie, avec la fermeture récente de trois fonderies alors que des projets industriels étaient portés par les salariés et les organisations syndicales. Nous ne pouvons pas nous en satisfaire et si nous ne voulons pas assister au démantèlement de la filière, il nous fallait organiser ce forum pour contrer les attaques patronales que subissent les



salariés, et l'environnement par voie de conséquence.

Lisa LAP

Qu'est-ce qui vous a donné envie de vous pencher sur le secteur de l'Automobile ?

Jérôme, FRIGNET

En France, les transports sont le premier secteur en termes d'émissions de gaz à effet de serre, et le véhicule individuel (40 millions de véhicules en circulation) représente près de la moitié de ces émissions. Les enjeux sont donc énormes, d'un point de vue social également puisqu'il y a des questions qui touchent à la production mais aussi à l'usage que l'on fait des véhicules. Pour beaucoup de gens, il est nécessaire pour se rendre au travail, d'où la nécessité d'avoir accès à des véhicules à prix raisonnable, mais cela engage aussi une réflexion sur l'aménagement du territoire, les transports collectifs, etc. C'est un sujet extrêmement riche et complexe dont il est nécessaire de se saisir. Compte tenu du poids des réflexions sociales à engager,





il faut le faire ensemble.



Denis BRÉANT

Il faudra effectivement que nous ayons à l'avenir une réflexion sur la mobilité en général. La FTM demande par exemple des investissements massifs dans les transports collectifs publics, mais regardez ce qui se passe à la SNCF: faute de rentabilité, on a plutôt tendance à fermer des gares qu'à en rouvrir. Nous considérons que la mobilité collective ne répond pas aux besoins, faute d'investissements, mais qu'il ne faut pas l'opposer à la mobilité individuelle. Il ne faut pas enterrer la voiture individuelle car la mobilité collective ne la remplacera pas en quelques années. De plus, on ne se déplace pas de la même façon selon que l'on vit dans un milieu très rural ou très urbanisé.

Je pense que la filière automobile

a un avenir mais il va falloir casser beaucoup de principes car le parc automobile français est l'un des plus vieillissants – et donc l'un des plus polluants – d'Europe (11,3 ans en moyenne). Travaillons alors à son renouvellement. Il faut aussi travailler à une rupture par rapport à la stratégie de rentabilité imposée par les patrons. Nous revendiquons une politique industrielle progressiste, qui réduise son impact environnemental, avec des emplois de qualité et de la formation pour les salariés. Il faut aussi repenser beaucoup de questions sociétales et c'est pour cela que la CGT défend les 32 heures, les augmentations de salaire, etc. Si nous arrivons à porter cela avec le plus grand nombre, la filière pourra avoir un avenir.

Lisa LAP

Peut-il y avoir une transition écologique sans justice sociale ?

Jérôme FRIGNET

Pour nous, la réponse est évidente: non. Si l'on considère que l'on peut appliquer à la transition écologique les mêmes recettes que celles qui nous ont envoyés dans le mur, on se trompe. Il faut construire autre chose, il faut faire entendre ensemble notre voix, il faut lutter contre l'idée que la transition écologique sera destructrice d'emplois car ce n'est pas une fatalité. Les emplois vont peut-être changer, cela nécessitera un travail de formation des salariés et de requalification des sites, mais il est évident que l'argument de la transition écologique risque d'être utilisé par les entreprises et les responsables politiques pour justifier de la casse sociale.



Notre vision de la transition écologique passe par la relocalisation. La mondialisation a eu pour effet d'augmenter les émissions de gaz à effet de serre avec l'explosion des transports et de créer du dumping fiscal et social. Sortir de cette logique du profit est donc indispensable pour envisager une transition écologique qui soit efficace et juste socialement.





Comment en est-on arrivé là ?



11



Tommaso PARDI, enseignant-chercheur, CNRS

Dans douze ans, l'Europe arrêtera de produire des véhicules thermiques. La totalité de la production automobile sera électrique. La mécanique (moteurs, transmissions, etc.), qui représente 30 % de la valeur ajoutée et 40 % de l'emploi va donc disparaître.

Comment en sommes-nous arrivés là ? Pourquoi faut-il électrifier si vite ? La première cause est la crise climatique. Les huit dernières années ont été les plus chaudes jamais enregistrées et le réchauffement climatique s'accélère en raison des émissions de CO₂. Ce phénomène n'est pas nouveau mais a été longtemps ignoré car la solution au problème, qui consisterait à décarboner, est extrêmement compliquée à mettre en œuvre, tout notre système économique étant dopé au carbone. Décarboner est donc extrêmement difficile et

en dépit des engagements pris depuis longtemps (protocole de Kyoto, accord de Paris), la courbe ne s'infléchit pas et l'objectif de l'accord de Paris, qui consiste à contenir le réchauffement climatique à 1,5°C en 2050, paraît déjà hors de portée.

Quand on regarde les courbes des émissions de CO₂ des différents secteurs industriels en Europe, on s'aperçoit que celui des transports est complètement en décalage avec les autres. Au lieu de diminuer, ses émissions ont augmenté de presque 20 %. C'est la raison pour laquelle, lorsque la Commission européenne a décidé en 2019 de faire un green deal et d'orienter ses politiques économiques vers un objectif de -100 % en 2050, c'est le secteur des transports qui a été le plus touché. Si l'on veut s'assurer d'être sur la bonne trajectoire en 2030 (-55 %), il y a en effet une correction énorme à faire pour le secteur automobile. Il faut réduire les émissions des 250 millions

de voitures qui circulent en Europe et c'est pour cela qu'il faut accélérer la transition écologique en imposant l'électrification. En Europe, la part de marché des véhicules électriques est aujourd'hui de 23% et l'objectif est de l'amener à 100 % dans douze ans. Pour 2030, on prévoit que 60 % à 80 % des véhicules seront électriques, dont la plupart à batteries. On pense même que les constructeurs pourraient accélérer encore cette transition car investir dans les moteurs thermiques deviendra de plus en plus difficile.

Plusieurs incertitudes pèsent sur les véhicules électriques, à commencer par le prix des matériaux critiques (lithium, cobalt, nickel), qui a été multiplié par trois à sept en deux ans. La hausse des prix de l'énergie a également entraîné une incertitude supplémentaire car il faut beaucoup plus d'énergie pour fabriquer un véhicule électrique qu'un véhicule thermique, et il





faut de l'énergie pour l'utiliser. Le coût d'usage des véhicules électriques dépend donc beaucoup du prix de l'énergie ; s'il est élevé, l'accessibilité de ces véhicules est mise en question.

La grande question posée par cette électrification forcée est de savoir si elle va accélérer le déclin de la production automobile en France ou si elle peut être un vecteur de réindustrialisation. C'est une question compliquée à traiter car nous sommes aujourd'hui dans une phase peu lisible. La crise des semi-conducteurs fait que les constructeurs automobiles ne sont pas en mesure d'utiliser pleinement leurs capacités. Il n'y a pas non plus de concurrence car il n'y a pas de surcapacités.

La demande est plus élevée que l'offre et les constructeurs sont dans une position de force: ils peuvent imposer leurs prix, leurs marges et donc leurs profits. Mais cette situation est exceptionnelle et ne durera pas très longtemps. Par ailleurs, suite au Covid, le coût de cette sous-utilisation a été très largement absorbée par l'Etat (chômage partiel, soutien aux entreprises). L'effet de cette crise ne s'est donc pas encore matérialisé et on ne sait pas trop quel sera l'impact de l'électrification dans cette histoire.

Pour comprendre si l'électrique va changer la donne, il faut comprendre les causes du

déclin de l'industrie automobile française (presque - 50 % en 20 ans). Une bonne manière de le faire est de comparer la France aux autres grands pays européens de production automobile, ce qui permet de noter un fort décrochage par rapport à l'Allemagne. Si on y ajoute les pays semi-périphériques (République tchèque, Slovaquie, Turquie, Maroc) on constate que le rang de la France baisse régulièrement. En valeur, le décrochage de la France est encore plus marqué. La France a perdu 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires entre 2000 et 2019 pendant que celui de l'Allemagne a progressé de 200 milliards. Le chiffre d'affaires de l'Allemagne représente 42 % du marché européen contre seulement 7 % pour la France.

Quelle est la cause principale du déclin de la production en France ? La première tient aux délocalisations. Si la production

tient encore en France, c'est grâce aux véhicules utilitaires légers, dont la fabrication n'a pas été délocalisée. Tout cela s'est traduit par un gros problème économique : ce secteur, qui était un gros contributeur à l'excédent commercial de la France est devenu facteur de déficit. Pire encore : les véhicules électriques, aujourd'hui majoritairement fabriqués hors de France, contribuent à aggraver ce déficit. Si le déficit est moindre sur les pièces et les composants, c'est parce que la France continue à produire l'essentiel des moteurs pour les constructeurs français (15% des moteurs européens sont fabriqués en France, 22 % pour les moteurs diesel). Cette transition électrique très rapide risque donc d'affecter beaucoup d'emplois. Selon le cabinet Syndex, ce sont 70 000 emplois sur les 180 000 restants en France directement rattachés à la filière mécanique qui risquent de disparaître dans les douze années à venir.





Pourquoi les constructeurs délocalisent-ils ? Parce qu'il coûte moins cher de fabriquer une voiture au Maroc ou en République tchèque. La logique néo-libérale pousse donc les constructeurs à fermer des usines dans les pays à hauts coûts salariaux et à en créer dans des pays à bas coûts salariaux. Toutefois, un constructeur ne crée pas une usine juste pour en fermer une sur son propre territoire. Mais si l'on compare les constructeurs, on voit qu'il en existe de deux types: d'une part les constructeurs généralistes (Fiat, Renault, PSA, Opel, Ford), qui ont tous réduit leur production dans leur pays d'origine et créé des capacités dans des pays à bas coûts salariaux ; d'autre part les constructeurs premium (BMW, Daimler, Volkswagen), qui ont connu une dynamique inverse et n'ont pas fermé d'usine dans leur pays d'origine.

Comment expliquer que les constructeurs généralistes aient perdu 4 millions de véhicules en Europe depuis quinze ans alors que les constructeurs premium en ont gagné un million ? Depuis vingt ans, la voiture moyenne européenne n'a jamais cessé de monter en gamme. Elle est devenue plus chère (+ 70 %), plus lourde et plus puissante. Or si les véhicules se déplacent vers le segment premium, il est logique que les constructeurs premium s'en sortent mieux. L'ensemble des constructeurs a suivi la même stratégie entre 2001 et 2021, en augmentant le poids, la puissance et le prix de ses véhicules, mais le résultat a été différent : les constructeurs premium ont gagné des parts de marché tandis que les généralistes en ont perdu. Pour eux, la délocalisation répond donc en partie à la nécessité de rendre viable cette stratégie insoutenable.

Pourquoi les constructeurs généralistes ont-ils joué à ce jeu en Europe depuis vingt ans ? Tout cela est piloté depuis Bruxelles. Depuis l'organisation du marché unique, une série de règles a structuré cette montée en gamme. Il faut donc changer ces règles si l'on souhaite que l'électrification amène autre chose.

Il y a d'abord des règles techniques, qui sont celles que les constructeurs allemands ont réussi à imposer au moment de la création du marché unique, avec un double objectif : protéger le marché européen contre les importations et structurer les marchés d'exportation. Cela leur a très bien réussi puisque depuis les années 2 000, l'Europe enregistre un excédent commercial de l'ordre de 100 milliards d'euros mais celui-ci est essentiellement allemand. Cette stratégie est très cohérente avec le modèle d'exportation allemand mais il est en contradiction avec celui des autres pays européens. Les normes CO2 auraient dû en principe compenser cela. En effet, plus un véhicule est lourd, plus il consomme et plus il émet de CO2. Cela était évident dès 2008, quand cette norme était négociée à Bruxelles, mais les constructeurs allemands, dont les véhicules étaient beaucoup plus émetteurs que ceux des autres constructeurs, ont réussi à imposer des objectifs d'émission pondérés au poids. Autrement dit, plus le véhicule moyen vendu par une marque

13





est lourd, moins ses objectifs d'émission sont exigeants. A l'inverse, plus le véhicule moyen vendu par une marque est léger, plus ses objectifs d'émission sont exigeants.

La montée en gamme est donc devenue la stratégie européenne pour dépolluer le parc automobile alors qu'elle était vouée dès le départ à l'échec. La stratégie la plus rationnelle pour décarboner le parc automobile aurait été de fabriquer des véhicules moins lourds et moins puissants mais les constructeurs européens ont fait exactement le contraire, quitte à tricher avec les tests d'homologation.

Avec le dieselgate, on aurait dû prendre conscience que l'on s'était complètement trompé de réglementation et qu'il fallait inverser la tendance. Au lieu de cela, on a décidé d'abandonner les moteurs thermiques pour les remplacer par des moteurs électriques, mais sans remettre en cause la montée en gamme – un compromis a même été passé sur ce point à Bruxelles entre les constructeurs allemands et les organisations environnementales qui voulaient à tout prix obtenir l'électrification. Ainsi, en Europe, le véhicule électrique moyen a pris 600 kg en dix ans.

Si on ne change pas les règles, il n'y aura aucune possibilité d'inverser la donne. L'électrification accélérera la montée en gamme, les véhicules

vont devenir encore plus lourds, plus puissants et plus chers, ce qui amplifiera la perte de parts de marché des constructeurs généralistes et les difficultés d'accès à des véhicules neufs, réduisant drastiquement les bienfaits de l'électrification. Logiquement, ce seront les constructeurs premium qui tireront le meilleur parti de cette évolution et les marques généralistes continueront à souffrir.

Cela s'explique par le fait qu'auparavant, le diesel nous protégeait techniquement des nouveaux entrants, mais avec l'électrification, c'est le contraire car les constructeurs extra-européens ont pris de l'avance. Leur part du marché européen du véhicule électrique est déjà de 17 % et augmente de manière exponentielle, ce qui comprimera encore celle des constructeurs généralistes qui sont les plus exposés à cette concurrence et dont la situation est déjà critique. Concernant l'accessibilité sociale des véhicules, entre 2019 et 2021, le prix moyen d'un véhicule a progressé de 10 %, soit près de 3 000 euros.

Le prix moyen d'un véhicule essence en Europe est de 26 000 euros et celui des véhicules qui sont censés les remplacer est de 40 000 euros pour un véhicule électrique à batterie et 60 000 euros pour un véhicule hybride rechargeable, contre 27 000 dollars en moyenne en

Chine, et tout cela est financé par des milliards d'euros d'aides publiques qui vont essentiellement à des entreprises et aux ménages les plus fortunés. La logique de justice sociale de cette dynamique est donc insoutenable.

Deuxième problème : le renouvellement du parc automobile, qui est passé de 186 millions à 253 millions de véhicules entre 2000 et 2021 (+36%) alors que la solution censée le renouveler se réduit. En 2000, il fallait 15 ans pour renouveler le parc ; il en faut aujourd'hui 26. Le problème est que cette question est très polarisée entre pays européens. En 2000, il y avait une fracture entre pays d'Europe occidentale et pays d'Europe centrale et orientale qui n'étaient pas encore intégrés à l'Union européenne. Il fallait 13 ans pour renouveler le parc en Europe occidentale et 31 ans en Europe centrale et orientale.

Aujourd'hui, il y a une double fracture entre l'Europe du nord (12 ans pour renouveler le parc), l'Europe du sud (16 ans pour renouveler le parc) et l'Europe centrale et orientale (46 ans pour renouveler le parc).

L'intégration de ces pays à l'Union européenne n'a pas entraîné d'augmentation de la vente de véhicules neufs puisqu'ils se sont massivement équipés en véhicules d'occasion. Ce sont





eux qui contribuent le plus à l'augmentation des émissions de CO₂ dans les transports et qui seront sanctionnés d'ici huit ans s'ils n'arrivent pas à décarboner, alors qu'ils n'en ont pas les moyens. On marche donc sur la tête. On mène une politique centrée sur les ménages riches des pays d'Europe du nord, qui ont le moins besoin de se décarboner, alors que rien n'est proposé pour les pays d'Europe du sud et d'Europe centrale et orientale. Sur le plan environnemental, on sait que pour l'électrique aussi, les véhicules de petite taille sont une bonne chose car ils demandent moins de matériaux rares et émettent moins de CO₂ sur l'ensemble de leur cycle de vie. Le message que j'essaie de faire passer est donc qu'il faut changer les règles car il ne sera pas possible de favoriser la production en France d'un véhicule populaire à 10 000 euros sans modifier les règles du marché dans lequel

il sera vendu, en l'occurrence le marché européen. Il est donc très important que les organisations environnementales et la CGT se coordonnent pour que ces règles soient changées. Il faut éliminer pour toujours les objectifs d'émission pondérés au poids, introduire des critères d'efficacité énergétique et repenser les normes techniques car il est absurde d'appliquer les mêmes aux Roumains et aux Suédois. Enfin, il faut convaincre le bloc allemand qu'il faut non seulement changer de technologie mais aussi de logique en abandonnant la montée en gamme.

Elie SIEGLER-SIBILLE, étudiant en sociologie à l'université Paris-I

J'ai l'impression qu'il y a une culture réactionnaire très ancrée parmi les passionnés d'automobile. Comment mener une guerre culturelle auprès de

cette frange de la population pour faire accepter par l'opinion des véhicules électriques plus légers ?

Pierre LEFLAIVE, responsable transports du Réseau Action Climat

Il ne s'agit pas de mener une guerre culturelle. Nous ne sommes pas contre la voiture et celle-ci restera le mode de transport prépondérant dans les années à venir mais il faut qu'elle soit compatible avec la préservation des emplois, l'accès à la mobilité pour le plus grand nombre et nos objectifs environnementaux. Nous disons que c'est en changeant notre manière de concevoir la mobilité que nous pourrions continuer à avoir des voitures demain. Il faut dialoguer et faire preuve de pédagogie mais ce mouvement doit être écouté car les défis sont extrêmement importants.





Jean-Claude BOILEAU

Je pense qu'il y a encore beaucoup de choses à investiguer dans le domaine de l'automobile, par exemple en matière d'aérodynamique, où de grands progrès ont été réalisés dans les années 90 mais où l'on semble régresser aujourd'hui.

Tommaso PARDI

L'acheteur moyen d'un véhicule neuf a près de 60 ans et habite plutôt dans le nord de l'Europe. Les constructeurs se concentrent sur ces acheteurs qui ont tendance à acheter des véhicules plus lourds, plus hauts et plus grands et ne s'intéressent guère à leur consommation. Pourtant, les exemples de la Logan et du Sandero de Dacia montrent que les consommateurs sont prêts à acheter un véhicule neuf à condition qu'il soit rationnel, efficient, compact et pas cher. Si la tendance est à des véhicules de moins en moins rationnels et de plus en plus chers, c'est parce que les constructeurs ont ciblé une clientèle qui ne représente pas du tout l'usager moyen de l'automobile. Si on arrive à leur proposer autre chose, on découvrirait qu'il y a une demande de la part des jeunes et des ménages populaires pour d'autres types de véhicules.

Denis BRÉANT

En 2022, parmi les dix voitures les plus vendues en France, seules deux sont assemblées en France. Les ventes de Dacia ont progressé de 41 %, ce qui montre bien que

les usagers n'ont pas forcément besoin de voitures bourrées d'électronique.

Jean-Claude BOILEAU

Le parc automobile actuel est certes vieillissant mais beaucoup de voitures sont potentiellement électrifiables. Cela représente un vrai potentiel d'emplois pour les garages et les petites entreprises locales, à condition de mettre en place un système de recyclage de bout en bout. Je trouve donc dommage que cette question ne soit pas assez portée par Bruxelles ni par nos gouvernants.

Pierre LEFLAIVE

Votre intervention permet de souligner deux points qui me semblent très importants. Le premier est qu'il n'existe pas aujourd'hui de marché d'occasion pour les véhicules électriques et que le retrofit peut être une solution pour renouveler plus rapidement le parc roulant. Le deuxième est que les métiers des services de l'automobile ne doivent absolument pas être oubliés dans cette évolution.

Philippe QUIRION, président du Réseau Action Climat

Les véhicules d'entreprise représentent une part énorme des achats de véhicules neufs et sont généralement remis sur le marché au bout de quatre ans. Ils représenteront donc une grosse part du marché des véhicules d'occasion dans les prochaines années. Or on ne parle pas assez

des règles ni de la fiscalité qui s'applique à ces véhicules alors qu'elles sont très structurantes.

Tommaso PARDI

Cela est très vrai, et c'est une autre forme de subvention aux classes les plus riches. C'est aussi une forme de subvention aux constructeurs premium, qui tirent très bien leur épingle du jeu pour les véhicules de flotte. Le dispositif actuel accentue donc la montée en gamme et je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il faut changer les règles.



Pierre LEFLAIVE

Les flottes d'entreprise fournissent le marché d'occasion. Si on veut donner rapidement accès à une mobilité moins chère et moins polluante, il faut donc que les entreprises verdissent beaucoup plus rapidement leur flotte. Elles ont la capacité financière de le faire et pourtant, on constate qu'elles font leur mutation moins vite que les particuliers, ce qui est assez alarmant. Un récent rapport de Transport Environnement a aussi montré que les sociétés de





leasing sont plus lentes dans leur transition alors qu'elles ont la capacité de le faire.

Fabrice FORT, Renault Trucks

Je voudrais revenir sur la notion de filière. Hier, alors que Daimler annonçait un investissement dans son usine Evobus, AB Volvo annonçait la fermeture de son usine en Pologne. Quel est le rapport entre les deux ? 20 % du capital de Daimler est détenu par le groupe chinois Geely, qui détient aussi 25 % du capital d'AB Volvo. Or derrière Geely se cache le groupe BYD, qui est très implanté sur le marché des véhicules électriques, notamment de transport en commun. Le capital s'organise en filières pour avoir la mainmise sur la gouvernance des entreprises. Comment travailler sur cette question entre organisations syndicales représentatives des salariés et ONG ?

Deuxième point : vous avez beaucoup parlé de l'automobile mais y a-t-il eu des études similaires pour les poids-lourds ?

Tommaso PARDI

Jusqu'à présent, nous pensions que nous n'avions pas à craindre l'arrivée d'investisseurs étrangers en Europe et que nous aurions plus à gagner sur les marchés étrangers, ce qui a été très vrai pour l'économie allemande et moins pour les économies française ou italienne, mais la situation est aujourd'hui inversée, comme on le voit en Chine où la

part des constructeurs allemands régresse jour après jour sur le marché de l'électrique et où les constructeurs chinois sont beaucoup plus compétitifs que les leaders européens. Il faudra un certain temps pour qu'ils s'installent en France car les règles qui gèrent la distribution interdisent à un concessionnaire de vendre un véhicule d'une autre marque, ce qui les oblige à créer leur propre réseau de distribution et à établir leur marque, mais si on leur laisse le temps de le faire, il sera trop tard.

Il y a aussi une problématique liée au patronat car Geely et d'autres investisseurs chinois sont présents dans le capital d'AB Volvo, Daimler, Stellantis ou Renault. Comment le patronat, notamment le patronat allemand, se positionnera-t-il, lorsqu'il s'agira d'imposer des mesures protectionnistes vis-à-vis des constructeurs chinois si leur part de marché augmente fortement ? Il s'y opposera certainement, d'une part parce qu'ils ont des intérêts communs, d'autre part parce que son principal marché reste la Chine. Il y a une vraie problématique chinoise, en particulier pour la France et l'Italie, et je pense que les normes environnementales peuvent ralentir la progression des constructeurs chinois



et favoriser une production européenne. L'écologie peut donc être une alliée pour protéger les filières basées en Europe.

Denis BRÉANT

Stellantis et Renault nous ont expliqué qu'il n'était pas possible de produire des véhicules thermiques de segment B (type Clio) en France, puis Toyota s'y est implanté et a vendu beaucoup de véhicules de ce type en Europe. Cela montre que c'est possible. Récemment, Emmanuel Macron est allé à l'usine Renault Douai et a expliqué qu'elle serait un pôle électrique. Cette usine fabrique aujourd'hui des Mégane électriques, dont le prix commence à 43 000 euros, et qui ne se vendent pas – quatre semaines de chômage partiel sont





d'ailleurs annoncées à Renault Douai. Les constructeurs chinois, eux, ne cherchent pas à faire des marges outrancières comme les constructeurs français. Il y a aussi un comportement propre aux Français : si des fonderies ont fermé, c'est parce que les constructeurs français ont fait le choix de délocaliser leur production. C'est pour cela que la CGT revendique le même statut social pour tous les salariés en Europe. Enfin, sur les cars, bus et poids lourds, nous avons eu quelques échanges qu'il faut poursuivre. Il faut aussi que nous ayons au sein de la FTM une réflexion beaucoup plus aboutie sur la situation de ce secteur.

Cyril SALAUN, Thales

Quel est le poids des gaz à effet de serre émis en France et en Europe par rapport à des pays très polluants comme les États-Unis ou la Chine ? Si la production de véhicules thermiques est arrêtée en Europe en 2035, quelles en seront les conséquences si les autres pays ne l'arrêtent pas et continuent à exporter vers l'Europe ?

Pierre LEFLAIVE

En France, les transports représentent 30 % des émissions de gaz à effet de serre, dont la moitié proviennent des véhicules particuliers, et ces émissions ne baissent pas. Au niveau européen, ils représentent plus de 25 % des émissions, dont la moitié provient des véhicules particuliers. Qu'en

est-il dans le reste du monde ? Un commissaire européen a fait remarquer récemment que si les Européens allaient faire des efforts, ils continueraient à vendre leurs véhicules thermiques dans le reste du monde, notamment en Afrique, ce qui pose énormément de questions. Les émissions n'ont en effet pas de frontière ; il faut donc que la transition soit mondiale. Le fait de vendre des véhicules chers et polluants au reste de monde alors que nous aurons des véhicules électriques moins chers nous semble également contestable d'un point de vue moral et éthique.

Cela rappelle aussi la nécessité de travailler sur ces questions au niveau européen, en particulier sur la réglementation. Il y a des choses que l'on peut faire en France. Notre savoir-faire et notre rapport historique à l'automobile nous engage et nous donnent la possibilité de jouer un rôle pionnier sur ces questions. Les choix des constructeurs nous ont fait prendre du retard mais nous pouvons encore le rattraper. Nous avons cette responsabilité en tant que Français, et en tant qu'Européens, si nous atteignons les objectifs fixés par le green deal, ce sera un grand pas en avant dans la réduction des émissions au niveau mondial.

Il faut aussi avoir en tête que la Chine et les États-Unis avancent sur ces questions. Les constructeurs chinois sont capables de produire des

véhicules peu chers et leur marché est très dynamique. L'enjeu pour nous est donc de ne pas prendre de retard.

Denis BRÉANT

Il y a aussi le comportement des constructeurs. A La FTM, cela fait plus d'un an que nous expliquons que les constructeurs chinois sont performants et que le comportement des constructeurs français les envoie dans le mur. Malgré leurs bénéfices, je ne serais pas surpris par le lancement d'un nouveau plan de relance de la filière automobile destiné à contrer « l'invasion » chinoise, et ils toucheront à nouveau des fonds publics sans contrepartie en termes d'emploi. Quand on a voulu tuer le moteur thermique, on nous a expliqué qu'il était responsable de la pollution sur le périphérique parisien mais on a oublié de dire que 40 % de cette pollution est due aux pneumatiques et aux systèmes de freinage. Il y a donc une grande malhonnêteté intellectuelle sur beaucoup de sujets.

Jérôme FRIGNET

Si on regarde les choses de façon distanciée, on se dit que l'évolution des normes européennes aurait dû profiter aux constructeurs français mais c'est l'inverse qui s'est produit, en raison d'un problème de réglementation. Les constructeurs français ont peut-être été très mauvais dans leur stratégie et leur lobbying mais les pouvoirs publics l'ont aussi été dans leur façon





de considérer l'intérêt national. Le gouvernement français s'est montré très volontariste sur l'utilisation d'agro-carburants dans les transports mais pas sur les normes CO2 car il était poussé par la FNSEA et les industriels qui y sont liés. Il n'a pas choisi de se battre pour que le contexte réglementaire donne la possibilité aux constructeurs français de développer une autre stratégie qui leur aurait permis de conserver leurs parts de marché et de garder leur production en France. On parle beaucoup de la Commission européenne mais elle n'est qu'un élément de la construction de la réglementation européenne ; les gouvernements ont énormément de poids dans cette construction mais ils ne choisissent toujours les bons combats.

Pierre LEFLAIVE

Nous partageons tous le même constat sur la responsabilité des constructeurs, les conséquences

de leurs choix stratégiques centrés sur les marges et les bénéfices de court terme, et le soutien des politiques publiques française et européennes dans cette stratégie qui a mené à la situation actuelle. Ce constat pourrait être alarmant mais je pense l'inverse. Si cette situation est la conséquence des choix stratégiques des constructeurs et des responsables politiques, cela veut dire que l'on peut faire autrement. Pour moi, tout l'enjeu de ce forum est de montrer qu'un autre chemin est possible

De la salle

Nous n'avons pas abordé la question des parts modales. Tout le monde dit que l'automobile va rester mais quelle sera sa part par rapport aux autres modes de transport ?

Denis BRÉANT

Il faudra avoir une réflexion sur toutes les mobilités mais nous avons voulu axer cette journée sur

l'automobile. A titre personnel, je pense qu'il faut améliorer les parcs à vélos dans les villes mais on a aussi tendance à nous vendre les petits véhicules sans permis comme une solution d'avenir, sauf qu'ils sont utilisés par des personnes qui utilisaient autrefois un scooter. Cela ne contribuera donc pas à avoir moins de véhicules sur les routes. La CGT n'est opposée à rien en matière de mobilité. Nous savons que les comportements doivent évoluer et que le rapport à la voiture a changé. La question est de savoir comment combiner automobile, transports publics, modes de déplacements doux, et je souhaite que nous puissions en débattre à l'avenir.

Pierre LEFLAIVE

Le véhicule propre n'existe pas. La complémentarité des modes de transport est donc une question-clé mais il y a aussi une réalité qui est que des millions de Français n'ont pas d'alternative à la voiture. D'après le baromètre mobilité établi par la Fondation pour la Nature et l'Homme, 13 millions de personnes en France sont dans une situation de précarité mobilité et 4 millions n'ont accès à aucune mobilité – individuelle ou collective. La priorité est donc de donner accès à la mobilité à l'ensemble des Français et de leur offrir une alternative à la voiture pour préserver leur pouvoir d'achat en cas de flambée des prix de l'énergie, mais pour y arriver, il faut une vision planifiée de l'évolution de nos mobilités,

19





ce que nous n'avons pas du tout aujourd'hui.

Tommaso PARDI

Pour avoir fréquenté les instances bruxelloises, je peux vous assurer que cette question n'y est absolument pas présente. Toutes les règles européennes sont structurées par une logique dans laquelle l'idée de changement modal et de développement des transports publics n'est que marginale. Cette question est renvoyée aux états et aux villes, d'où un énorme défaut de planification. On entend aussi les élites urbaines dire que l'on peut se passer de la voiture car elles sont entourées par tous types de solution de mobilité mais on oublie complètement les habitants des zones péri-urbaines ou rurales où l'automobile est fondamentale.

Je pense que l'électrification aurait dû être l'occasion de changer de paradigme. Nous sommes habitués à des véhicules polyvalents qui permettent de faire 50 km chaque jour et qui, cinq fois par an en moyenne, nous amènent beaucoup plus loin, avec beaucoup de bagages. Le problème est que ces véhicules restent garés 90 % du temps, ce qui pose question quand on voit l'espace qu'ils occupent et les matériaux nécessaires à leur construction. Malheureusement, l'auto-partage et le covoiturage se développent très peu et restent marginaux.

Les deux principaux handicaps

d'un véhicule électrique sont le coût de sa batterie et son autonomie. C'est un véhicule adapté aux usages moyens, qui peut répondre à beaucoup de besoins courants mais cela implique de développer des services de mobilité pour répondre aux besoins exceptionnels, donc de construire une infrastructure articulant transports publics, auto-partage, co-voiturage et nouvelles technologies digitales pour offrir une mobilité peu chère. Pour les constructeurs, cette perspective est effrayante car les véhicules polyvalents sont des véhicules premium que l'on ne partage pas, alors que si l'on s'achemine vers des véhicules partagés, ce sont plutôt les gestionnaires de flottes qui seront les acteurs-clés et prescriront le type de véhicules.

L'électrification exige un changement de paradigme qui n'est pas encore là. Il faudrait faire une alliance pour tout repenser de fond en comble, en intégrant les véhicules électriques dans une réflexion globale sur la mobilité, en repensant toute la production industrielle, la place des constructeurs, etc.

Jérôme FRIGNET

La clé est de repartir des besoins réels des utilisateurs et ce n'est pas ce que nous voyons aujourd'hui. Ce que nous voyons aujourd'hui, ce sont des stratégies industrielles qui reposent sur des études marketing et des analyses financières, avec des pouvoirs

publics qui suivent et ne sont pas à la manœuvre comme il le faudrait.

Denis BRÉANT

Il faut aussi remettre les choses à l'endroit. On présente par exemple les ZFE comme étant destinées à favoriser les transports collectifs mais dans bien des villes, ceux-ci ne sont pas au niveau. Paradoxalement, on y interdira les petits véhicules thermiques mais on y autorisera les Porsche Cayenne électriques.

Eric MOULIN, USTM 42

Le véhicule électrique ne représente pas du tout l'avenir. Près de 60 % des Français habitent à la campagne : où trouveront-ils des superchargeurs et y en aura-t-il suffisamment ? Le véhicule électrique ne pourra donc jamais répondre aux besoins de la population, quand bien même il y en aurait à moindre coût. Si dans douze ans, il n'y a plus de véhicules thermiques neufs en vente, ce sera un vrai problème pour beaucoup de ménages qui utilisent leur véhicule chaque jour. Il faut aussi savoir que les véhicules électriques sont de gros consommateurs de cuivre, dont le prix ne cesse d'augmenter.

Autre problématique : si l'on supprime les véhicules thermiques, des milliers d'emplois de sous-traitants disparaîtront, ce qui aura des conséquences gravissimes pour les salariés qui les occupent.





Enfin, les véhicules électriques fonctionnent avec de l'électricité majoritairement produite par des centrales nucléaires qu'il est de plus en plus difficile de refroidir en raison du réchauffement climatique – et je ne parle même pas de l'Allemagne qui devra les alimenter avec des centrales à charbon ou à gaz, ce qui ne sera pas meilleur pour l'environnement que des véhicules thermiques qui consommeraient moins de carburant. Et dans les villes, la solution passe sans doute par la gratuité des transports en commun, avec des parking-relais dans leur périphérie.

Il faut empêcher cette échéance de 2035 qui est à mon avis mortifère pour l'automobile – thermique comme électrique – en France. Les technocrates

bruxellois et les responsables politiques français n'ont absolument pas conscience de la réalité de la vie des Français.

Tommaso PARDI

Les véhicules hybrides pourraient être une solution en milieu rural mais avec l'échéance de 2035, les constructeurs considèrent que ce type de véhicule n'est pas intéressant. Si vous ne roulez que 200 km par jour, un véhicule électrique de petite taille – rechargeable à la maison – peut faire l'affaire.

Le problème est que le tempo choisi par le régulateur pour mener cette transition ne tient absolument pas compte des différences entre pays, entre catégories de population, etc., et l'ajustement qui se fait via l'offre automobile n'est pas capable

de résoudre ce problème. Nous allons donc dans le mur et c'est la raison pour laquelle nous nous mobilisons tous pour essayer de peser sur cette transition, pour qu'elle soit plus juste et réponde mieux aux besoins. Mais cette transition est bien réelle et dire qu'elle sera insoutenable donne des arguments pour la modifier et la démocratiser car sinon, le risque est de voir des conflits sociaux exploser partout. L'Europe a adopté des mécanismes qui engagent les pays-membres à réduire leurs émissions de CO2.

Si un pays n'arrive pas à tenir ses objectifs, il sera contraint d'augmenter les taxes sur les carburants pour tenir le cap, et le problème du monde rural français sera démultiplié dans les pays d'Europe centrale et orientale ou il n'y a pas de transports publics





et où le parc automobile a en moyenne 30 ans.



Je suis parfaitement conscient de cette problématique mais il ne faut pas l'utiliser pour s'opposer à la transition, plutôt pour la transformer. Il faut travailler ensemble pour construire une autre transition qui soit juste, ce qui demande une alliance la plus large possible.

Pierre LEFLAIVE

Une autre transition est possible. Celle proposée aujourd'hui par les constructeurs et les responsables politiques français et européens est totalement déconnectée des besoins des Français et de la transition écologique. La question est de savoir quel chemin prendre pour y parvenir et ce sera l'enjeu des tables rondes de cet après-midi.

Evelyne TERNAND, Parti communiste français

La justice sociale n'est pas seulement nécessaire pour rendre acceptable la transition écologique ; elle en est une condition sine qua non. On ne pourra pas mener une transition écologique sans libérer toutes les potentialités de créativité du travail humain, c'est-à-dire développer des emplois, de la formation et de la recherche, dans des conditions de travail qui permettent de les exploiter pleinement. Il faut que cette planification parte des besoins réels de la population, c'est-à-dire qu'elle soit décentralisée

et démocratique, et qu'elle associe salariés, citoyens et élus locaux. C'est vraiment une transition démocratique majeure qu'il faut opérer. A Sochaux, la production de l'usine Stellantis – en chômage partiel – est passée de 1 200 à 800 véhicules par jour, ce qui témoigne de l'accélération du décrochage de production. L'argument écologique est le paravent d'une désindustrialisation qui s'accélère. De plus, aucune formation aux nouvelles motorisations n'est faite sur le site, ce qui montre que l'employeur n'anticipe pas sa transformation ni la préservation de ses emplois. Pour sa part, le centre de recherche est en train d'être délocalisé vers l'Inde. Il n'y a pas eu pour l'instant de suppression d'emplois mais ses ingénieurs ne font plus que sous-traiter des projets dont ils n'ont plus la maîtrise et les futurs brevets risquent d'être déposés à l'étranger, entraînant le versement de royalties qui sont une forme d'évasion fiscale.

Il y a aussi un enjeu de formation – professionnelle et initiale – car les lycées professionnels sont l'objet d'une réforme qui aura des conséquences dramatiques puisqu'elle réduira l'enseignement général, livrera les élèves aux besoins du patronat et réduira le temps de formation générale. Je vous invite donc à intégrer pleinement ces enjeux de création d'emplois, de formation et de recherche dans la lutte.

Jean-Baptiste, étudiant en sciences politiques

Le gouvernement a beaucoup investi dans le développement de la filière automobile, particulièrement pour le véhicule électrique. Existe-t-il une réflexion pour se demander comment utiliser le véhicule électrique pour réindustrialiser ?

Denis BRÉANT

Il existe aujourd'hui une plateforme automobile qui regroupe les principaux constructeurs et équipementiers mais dont la réflexion ne vise qu'à capter des fonds publics dont la CGT regrette qu'ils leur soient donnés sans aucune contrepartie. Quand Emmanuel Macron a annoncé que la prime à l'acquisition d'un véhicule électrique passerait de 6 000 à 7 000 euros, Renault a augmenté le prix de sa Dacia électrique de 1 000 euros quinze jours plus tard. Les autres annonces récentes du gouvernement, qui dit vouloir aider des entreprises étrangères à s'implanter en France, vont aussi engendrer des dépenses publiques. Mais Emmanuel Macron a fait le choix de soutenir les grands groupes comme Renault, Stellantis ou Valeo, qui mènent des plans de compétitivité et réduisent les acquis sociaux de leurs salariés. Il a fait un choix politique qui n'est pas tout à fait de gauche...

Pierre LEFLAIVE

La question sous-jacente est celle





23



du rôle des politiques publiques. Doivent-elles venir en soutien des constructeurs automobiles ou influencer la politique de mobilité de demain ? Depuis plusieurs années, les politiques publiques soutiennent la stratégie des constructeurs mais nous plaïdons pour qu'elles poussent au contraire à la réaligner sur les besoins des Français et de la transition écologique.

Pierre NICOLAS, Renault Technocentre

L'augmentation non contrôlée du prix des matières premières ne risque-t-elle pas de freiner la transition écologique ?

Tommaso PARDI

Il faut être conscient que si on arrête d'utiliser du pétrole, on exploitera d'autres ressources

limitées qui proviennent aujourd'hui essentiellement d'Asie, en particulier de Chine dont nous sommes totalement dépendants. Si l'Europe ne développe pas une filière de batteries électriques viable, qui contrôle l'extraction et le raffinage des matières premières, c'est 40 % de la valeur ajoutée des véhicules produits en Europe qui sera captée par des multinationales asiatiques. Moins les véhicules seront gourmands en ces matériaux, moins la volatilité des prix se fera ressentir. Il y a donc un vrai enjeu à contenir leur utilisation et cette question doit être présente dans les politiques publiques.

Le problème est que l'Etat investit de l'argent mais n'a pas les compétences pour savoir ce

qu'en font les constructeurs. Les plans lancés sous Nicolas Sarkozy, François Hollande ou Emmanuel Macron se ressemblent tous: il s'agit d'éteindre le feu en injectant des liquidités pour faire survivre la filière française mais rien d'autre. Et les plans électriques, comme celui lancé en 2009 sous Nicolas Sarkozy, n'ont abouti à rien, malgré un montant de 13 milliards d'euros. Il faut donc sortir de cette logique et exiger de l'Etat qu'il ait les compétences pour piloter la transition écologique car si on laisse faire les constructeurs, nous serons très mal partis.





Table ronde Quels véhicules pour demain ?

Participaient à la table ronde :

Florent CALVAYRAC, enseignant chercheur à l'université du Mans

Pierre NICOLAS, ingénieur Renault Technocentre, CGT

Aurélien BIGO, chercheur sur la transition énergétique des transports

Marie CHERON, responsable politiques véhicules, Transport & Environnement

La table ronde a été animée par Lisa LAP, journaliste au Média.

En introduction au débat, un film de présentation du véhicule conçu par Gazelle Tech a été projeté.



25



Lisa LAP

Florent Calvayrac, en tant qu'enseignant-chercheur, vous travaillez sur les matières premières et les carburants qui seront utilisés pour les véhicules de demain.

Florent CALVAYRAC

Cela fait effectivement une quinzaine d'années que nous travaillons sur ce sujet. Je suis théoricien des matériaux. Je travaille avec des expérimentateurs au sein d'un institut regroupant une centaine de chercheurs en physique-chimie et nous avons des liens avec des partenaires dans toute la France et le monde entier. Nous avons travaillé sur deux axes différents ayant le même but : se débarrasser des terres rares – qui posent un problème à la fois écologique et géopolitique – dans les aimants,

soit en les remplaçant par des nanoparticules, soit en reprenant des solutions datant des années 50 n'en nécessitant pas. Après des années de recherche – et au moins cinq ans de retard sur ce que nous avons prévu –, nos collègues parisiens ont réussi à produire un kilogramme du matériau que nous avons prévu. Ce matériau fonctionne mais à très basse température, ce qui pose problème pour l'utiliser dans une automobile. Quant au matériau censé fonctionner à température ambiante, il ne fonctionne pas et nous n'avons toujours pas compris pourquoi.

Nous avons déjà eu beaucoup de mal à fabriquer un kilogramme de ce matériau et n'avons pas encore fabriqué d'aimant avec. On ne peut en effet pas prévoir le temps de recherche, ni le temps de passage à une phase industrielle

car il y a beaucoup de difficultés imprévues. Le gouvernement nous aide un peu mais pas tant que cela et il est extrêmement difficile pour nous d'avancer. Même chez les industriels, on a l'impression que seul Volkswagen fait confiance à la recherche et aux universitaires. Il y a donc des questions à se poser par rapport à la politique du gouvernement et sa compréhension des enjeux de la recherche.

Dans mon institut, il y a aussi des chercheurs qui fabriquent des matériaux pour les véhicules à hydrogène ou à batteries et des électrodes pour les véhicules électriques. Forts de tout cela, nous avons monté deux formations: une licence professionnelle sur les moteurs et une licence professionnelle sur les véhicules de compétition. Cela donne aussi une anticipation de





l'évolution globale de la filière. Dans la filière moteurs, les étudiants qui veulent travailler sur des moteurs thermiques travaillent plutôt sur les poids lourds, les bateaux, les véhicules militaires, les tracteurs ou les véhicules de collection mais la demande des étudiants est très forte sur les moteurs électriques ou les motorisations hybrides. Nous venons également d'ouvrir un cycle pluridisciplinaire sur les nouvelles mobilités mêlant physique et géographie.

Nous avons énormément de mal à savoir quelle solution émergera dans les prochaines années. Avec mes étudiants, nous avons conçu un véhicule fonctionnant avec un moteur à gaz qui consomme l'équivalent d'un litre au 100 km et qui pourrait être une solution pour les personnes qui ne peuvent pas installer de borne de recharge chez eux. On a l'impression que l'hydrogène est plutôt destiné aux poids lourds, aux transports en commun, éventuellement aux trains et aux bateaux, et que sur l'ensemble de leur cycle de vie, les petits véhicules hybrides sont la solution la plus pertinente pour les particuliers.

Lisa LAP

Pierre Nicolas, quels seront selon vous les véhicules de demain ?

Pierre NICOLAS

Il faut partir des besoins, qui dépendent de deux déterminants: le revenu et le lieu de résidence. En dehors des zones urbaines

denses, le nombre de voitures par ménage est quasiment identique quel que soit le revenu: 1 voiture par actif en moyenne et 0,9 pour les ménages modestes. Autrement dit, c'est le besoin et non le revenu qui détermine le nombre de voitures. Le nombre de kilomètres parcourus en mobilité locale (moins de 80 km) est lui aussi identique quel que soit le revenu et pour cette mobilité, un petit véhicule électrique suffit. Par contre, le type de voiture, son âge et la mobilité longue distance sont extrêmement déterminés par les revenus. Un ménage modeste fait en moyenne deux voyages en voiture par an quand un ménage aisé en fait huit. La mobilité longue distance est liée aux loisirs et est plutôt le fait des ménages aisés. C'est cet usage qui fait la taille des voitures et dimensionne les batteries.

Le petit véhicule électrique populaire que nous défendons

sert plutôt de deuxième voiture, qui représente un tiers du parc actuel. Quand on dit que 75 % de la consommation de ces véhicules dépend de leur poids, cela est vrai pour la mobilité locale ; sur autoroute, elle dépend surtout de leur aérodynamisme. Autre point important : sur un petit véhicule, on peut aussi utiliser des technologies meilleures pour l'environnement, comme les batteries LFP.

Le problème est que les constructeurs visent les ménages aisés et privilégient les modèles à forte marge. Autre argument: il serait selon eux difficile de faire un petit véhicule qui résiste aux chocs. L'une des raisons de l'augmentation du poids et des dimensions des véhicules serait donc leur insonorisation et l'absorption des chocs. Des prototypes en matériau composite ont été réalisés, comme la Gazelle, ou la EV3 chez





Renault, mais ces projets n'ont pas eu de suite. On peut aussi citer l'exemple des Kei Cars, qui représentent aujourd'hui 40 % du marché au Japon, comme la Nissan Sakura, qui est fabriquée au Japon et ne coûte que 17 000 euros. Pour nous cela démontre qu'il est possible de fabriquer un petit véhicule de ce type en France. Il n'y a pas d'obstacle particulier à cela ; c'est juste une question de volonté politique.

Un point fait débat : le mix énergétique. Il n'est pas pertinent d'utiliser une Tesla pour ses déplacements quotidiens. Il faut faire le lien entre motorisation et type de besoins et c'est pour cela que nous ne défendons pas l'idée d'une seule solution pour tous les besoins. Nous préconisons plutôt un mix énergétique, avec des véhicules adaptés aux usages, c'est-à-dire une deuxième voiture qui pourrait être un petit véhicule électrique populaire, des véhicules à grosse batterie pour les ménages aisés qui roulent beaucoup et des véhicules hybrides rechargeables car cela permettrait de diviser par deux la quantité de matières premières et de réduire de 20 % les émissions de CO2 par rapport à une solution 100 % électrique.

L'interdiction des moteurs thermiques a été annoncée pour 2035 mais le débat reste ouvert. Vu les difficultés considérables que cela générera, nous pensons qu'il ne faut pas se focaliser sur une seule technologie mais en



combiner plusieurs pour parvenir à un meilleur résultat, mais ce point fait débat.

Aurélien BIGO

La stratégie nationale bas carbone vise à atteindre la décarbonation complète des transports terrestres à l'horizon 2050. Il s'agit d'un défi majeur qui demande une rupture à très court terme dans les émissions, rupture qui doit être encore plus forte car les objectifs européens ont évolué.

Pour atteindre cet objectif, plusieurs leviers doivent être actionnés simultanément, et la stratégie nationale bas carbone en cite cinq :

- modérer la demande de transport ;
- obtenir un report modal vers des modes de transport moins

impactants ;

- mieux remplir les véhicules (covoiturage) ;
- réduire la consommation énergétique des véhicules ;
- réduire l'intensité carbone de l'énergie.

Par le passé, nous sommes plutôt allés dans le mauvais sens pour ce qui est de la sobriété (hausse des distances parcourues, usage de plus en plus important de la voiture, dé-covoiturage, augmentation du poids des véhicules). Dans le même temps, les leviers technologiques ont plutôt évolué dans le bon sens mais pas suffisamment pour entraîner une baisse significative des émissions. A l'avenir, il faudra donc être beaucoup plus ambitieux sur l'ensemble de ces leviers pour rattraper notre retard





actuel.

Quel type de véhicule développer pour l'avenir ? Des analyses montrent que, sur l'ensemble de son cycle de vie, la voiture électrique permettrait de diviser les émissions de gaz à effet de serre par un facteur allant de 2 à 5 par rapport à la voiture thermique. Elle resterait cependant parmi les modes de transport les plus émetteurs par rapport aux transports en commun électriques ou à des véhicules plus légers (mini-voiture, quadricycle, vélo à assistance électrique, vélo), ce qui montre l'intérêt d'aller vers des véhicules de ce type pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Autre intérêt de ces véhicules : pour faire face à la grande diversité des usages, il faut avoir une grande diversité de véhicules. Pour vous donner un ordre de grandeur, avec 100 kWh de batterie, on peut équiper soit un gros SUV électrique, soit deux citadines électriques type Zoé, soit seize quadricycles ou mini-voitures électriques (Type Citroën AMI ou Renault Tweezy), soit deux-cents vélos à assistance électrique. On voit donc que les impacts sur la consommation de ressources ne seront pas les mêmes selon le type de véhicules vers lequel l'électrification sera orientée.

Dernier intérêt de ces véhicules : leur prix. Il existe en effet une forte corrélation entre le poids des véhicules électriques et leur



prix.

Tout cela montre l'intérêt qu'il y aurait à aller vers des véhicules plus légers, idéalement produits en France pour tenir compte des questions d'emploi et climatiques.

Lisa LAP

Marie Chéron, vous avez travaillé sur le véhicule de demain, notamment sur le véhicule hybride rechargeable, et vous dites que c'est une fausse solution.

Marie CHERON

Le véhicule hybride rechargeable fait effectivement partie des fausses solutions pointées du doigt par Terre & Environnement. Nous réalisons régulièrement des analyses sur l'hybride rechargeable, les biocarburants, le biogaz ou les fuels mais aucune de ces alternatives à l'électrique n'est aujourd'hui crédible.

Je suis d'accord pour dire qu'il faut partir des besoins et de leur évolution mais il faut aussi regarder chaque vecteur

énergétique avec rationalité :

les e-fuels ne sont pas commercialisés ; la généralisation des biocarburants demanderait une consommation massive de terres agricoles et alimenterait la déforestation ; on sait très bien que le biogaz ne peut pas être produit en quantité suffisante pour le parc de véhicules particuliers ; quant aux véhicules hybrides rechargeables, ils sont plus lourds, mobilisent à la fois une motorisation thermique et une motorisation électrique, et leur bénéfice environnemental est très limité. On utilise souvent ces solutions pour ralentir la transition mais il faut être lucide : la voiture de demain sera électrique.

L'objectif est d'atteindre zéro émission nette en 2050. La question est de savoir comment y aller, en commençant par les usages qui se prêtent à une conversion électrique accessible et efficace. Cela enclenchera des transformations dans l'industrie, à commencer par la filière automobile car les véhicules électriques coûtent moins cher à produire et demandent moins de main d'œuvre que les véhicules thermiques. Il y aura aussi moins de maintenance pour les services de l'automobile. On peut également s'attendre à une intégration des secteurs de l'automobile et de l'énergie. Le secteur est en pleine mutation, et les métiers aussi. Nous avons donc besoin d'investissements pour accompagner cette





mutation, réindustrialiser et faire en sorte qu'il y ait des emplois demain.

Il faut également que cette filière soit accompagnée sur l'ensemble de la chaîne, du sourcing des matériaux jusqu'à la fabrication de cathodes, ce qui pose la question de la création d'activités minières en France. Il faut aussi coupler déploiement des véhicules électriques et des énergies renouvelables. Il y a également toute une filière de recyclage à construire. Il y a donc des opportunités d'emploi mais aussi des fragilités et il faut en tenir compte pour accompagner l'ensemble des salariés de la filière.

Tout cela se fera étape par étape, usage après usage, et les modèles vont se transformer. Les véhicules actuels sont de plus en plus chers et les SUV représentent 40 % du marché, ce qui représente un contresens environnemental total. L'un des gros enjeux sera de convaincre les constructeurs de produire des modèles mieux adaptés aux besoins et plus diversifiés. Les Français sont très dépendants de la voiture mais la multi-motorisation est aussi très développée, notamment dans les zones péri-urbaines et peu denses: c'est là que réside un potentiel pour déployer le véhicule électrique. Il faut aussi développer la notion de partage car pour que les véhicules électriques aient vraiment un effet bénéfique pour

l'environnement, il faut en faire un usage intensif.

Il faut certes partir des usages mais aussi accompagner leur évolution. De ce point de vue, la notion de propriété est encore très présente dans notre rapport à la voiture mais cela sera nettement moins vrai demain.

Demain, la voiture sera électrique, plus sobre, plus légère et, nous l'espérons, intensive en emplois et plus partagée.

Florent CALVAYRAC

Il existe une corrélation entre usages et prix du carburant. Nous avons en effet réalisé des études qui ont montré que les gens ne roulent pas en fonction de leurs besoins mais de leurs possibilités: quand le prix du carburant augmente, ils roulent moins. On peut donc se demander s'ils optimisent leurs trajets. On voit aussi beaucoup de petits trajets disparaître quand le prix du carburant augmente.

Autre remarque : les carburants synthétiques pourraient permettre de conserver des moteurs thermiques sans émission nette de CO₂. Les constructeurs allemands investissent beaucoup dans ce domaine et nous commençons à faire de la recherche sur ce sujet. Récupérer du CO₂ dans l'air pour fabriquer du carburant permettrait en effet de lever nombre des problèmes rencontrés avec l'hydrogène qui,

par ses effets indirects, produit plus d'effet de serre que le CO₂.

De la salle

J'ai du mal à quantifier tous les effets de l'électrification, en particulier pour le secteur de la pétrochimie, et je me demande ce que cherchent les constructeurs allemands en investissant dans les carburants synthétiques.

Florent CALVAYRAC

La situation est différente en Allemagne puisque vu leur modèle de production d'électricité, il vaut mieux y rouler en voiture diesel plutôt qu'en véhicule électrique. Il peut donc valoir le coup d'investir dans ce domaine. Les constructeurs allemands estiment le coût du carburant synthétique à environ 3 euros le litre mais vu l'augmentation du prix de pétrole, cela pourrait répondre à la question pour les déplacements de longue distance, mais pour les courts déplacements, je pense que le petit véhicule électrique est la bonne solution.

Marie CHERON

Le sujet des e-fuels est mis sur la table par l'Allemagne pour des questions de politique interne mais il s'agit là aussi d'une fausse solution. Ils ne sont en effet pas commercialisés mais utilisés uniquement pour des voitures de course, en très petite quantité, et la réflexion porte sur leur utilisation pour des modes de transport lourds qui n'ont pas d'autre moyen de se décarboner.





Le fait de vouloir les utiliser dans les voitures est plutôt une façon de détourner le débat et de freiner la transition, ce qui représente un gros intérêt pour certains lobbies pétroliers, mais pour les voitures et les usagers, l'intérêt en sera très limité. On se plaint du prix actuel du carburant mais nous estimons qu'avec des e-fuels, le prix du carburant sera plus cher de 50% en 2030. Les e-fuels nous semblent donc être une lubie, ce qui peut être compréhensible face au changement qui nous attend, mais attention à ne pas se faire avoir par ce type de fausse solution.

Aurélien BICO

Je précise que la fabrication de carburants de synthèse consiste à produire, par électrolyse de l'eau, de l'hydrogène qui est ensuite combiné à du CO₂ extrait de l'atmosphère. Or tout cela demande beaucoup d'électricité et il en faut cinq fois plus pour faire rouler un véhicule utilisant

un carburant de synthèse que pour faire rouler un véhicule électrique à batteries. L'ordre de grandeur est donc bien trop élevé pour considérer qu'il s'agit d'une solution pertinente. Concernant l'électrique en Allemagne, les analyses du cycle de vie des véhicules électriques montrent que dans la quasi-totalité des pays du monde, leur bilan carbone est favorable, et il le sera encore plus au fil du temps car la production d'électricité se décarbone rapidement, notamment grâce au développement des énergies renouvelables.

De la salle

Ce n'est pas l'e-fuel qui coûte cher; c'est nous qui sommes mal payés! C'est surtout là que réside le problème.

Pierre NICOLAS

Ce que nous défendons, c'est que la totalité des déplacements quotidiens, qui représentent 80% du kilométrage, soient faits avec un véhicule électrique. Reste la question des déplacements de longue distance, qui peuvent se faire pour partie avec un véhicule électrique, et pour partie avec un véhicule thermique pour les personnes qui en font peu. Il n'y a pas besoin de faire la révolution: les carburants dont nous disposons suffisent. Chercher à généraliser les e-fuels ou les biocarburants n'aurait pas de sens, de même que généraliser la mobilité électrique. Le résultat final serait moins bon que si

l'on optimise chaque type de motorisation.

Eric NAPPIOT, Faurécia

Faurécia, qui travaille sur les systèmes d'échappement, est en pleine transition pour passer à l'hydrogène. Pour notre part, nous ne croyons pas à l'hydrogène: les infrastructures ne sont pas là, le prix des véhicules sera trois fois plus élevé que celui des véhicules actuels. Surtout, pour fabriquer de l'hydrogène, il faudra utiliser de l'électricité. L'hydrogène sera peut-être une solution à long terme mais pour notre direction, ce sera surtout un prétexte pour se débarrasser de son activité d'échappement et délocaliser beaucoup d'usines. Même nos dirigeants ne croient pas à l'hydrogène, en tout cas pas à l'heure actuelle. J'ai conscience qu'il faut faire quelque chose pour l'environnement mais je ne suis pas sûr que cette solution soit la meilleure.

Florent CALVAYRAC

L'hydrogène fait l'objet de beaucoup de travaux de « tuyauterie » mais en termes de production ou d'usage, il n'y a effectivement pas grand-chose. Cela est d'autant plus étonnant que les piles à combustible offrirait une autonomie de 600 000 à 800 000 kilomètres, même si leur prix serait colossal. Sinon, il y a aussi la solution de l'hydrogène thermique mais elle n'a pas l'air de faire son chemin chez les responsables politiques, qui semblent n'y croire qu'à



moitié et préféreraient favoriser son usage pour les trains de transport régionaux, les poids lourds, certains véhicules de secours, les taxis ou les bus. On sent un flottement malgré des investissements colossaux. Je n'ai pas très bien compris le diagnostic qui a été posé sur cette filière, sans parler des conséquences des fuites d'hydrogène sur l'effet de serre.

Pierre NICOLAS

Ce sujet semble faire consensus. Les Allemands croient beaucoup à la transformation de leurs centrales à gaz en centrales à hydrogène mais la question ne se pose pas pour les véhicules particuliers. Il faut aussi faire attention aux effets de mode, comme celui qui a porté sur les véhicules autonomes voici quelques années. On travaille sur l'hydrogène mais pas grand monde n'y croit pour ce type d'application.

François PETITJEAN, Greenpeace, FNH et Fédération française des motards en colère

Vous avez tous parlé des véhicules à quatre roues mais jamais des deux-roues motorisés. Sommes-nous des malfrats ? N'est-ce pourtant pas une solution pour la mobilité durable ? D'après une étude allemande récente, 10 % de deux-roues-motorisés en plus dans Paris, ce serait 50% d'embouteillages en moins. Cela réglerait donc les problèmes de pollution mais personne n'en parle !

Cela fait 40 ans que nous nous battons pour faire reconnaître les deux-roues motorisés comme une solution à la pollution. J'ai l'impression, comme avec le vaccin contre la Covid, qu'il y a d'un côté les « bons » citoyens qui vont rouler à l'électrique, et de l'autre les « mauvais » citoyens qui vont rouler à l'essence. En fait, ce débat sur la mobilité durable est un lavage de cerveau pour nous obliger à rouler à l'électrique. En

tant qu'adhérent de Greenpeace, si démarrer ma voiture enclenche une centrale nucléaire, je n'y suis pas du tout favorable et rien que pour ce principe, je ne roulerai jamais à l'électrique !

Florent CALVAYRAC

Nous formons nos étudiants à tout. Dans nos formations, nous utilisons des moteurs de motocyclettes, de tondeuses à gazon...

Pierre NICOLAS

Il existe un compromis classique entre sécurité et solutions techniques. Le véhicule le plus écologique serait une trottinette qui pourrait rouler à 130 km/h sur l'autoroute. Cela serait techniquement possible mais personne n'aurait envie de l'utiliser. Quand on parle d'un petit véhicule électrique léger et abordable, la sécurité est un point-clé, et cela lui ajoute automatiquement du poids. Il ne s'agit pas d'opposer un mode de transport à un autre. Il faut sécuriser autant que possible la circulation des motards, des cyclistes, etc., mais la voiture reste un bon compromis en termes de sécurité.

Aurélien BIGO

La question est de savoir quel type de deux-roues motorisé développer et de faire en sorte que ce développement soit aussi vertueux que possible, sachant que les vélos à assistance électrique sont bien plus sobres que les motos électriques. De





manière générale, les deux roues semblent adaptés à la motorisation électrique plutôt qu'à une autre. C'est elle qui s'imposera sur les véhicules les plus légers mais pour les autres modes de transport (avions, bateaux, poids lourds), l'électrique ne représentera quasiment rien. Pour la voiture, la question est politiquement et industriellement tranchée, et je crains que si l'on cherche à toujours mettre en avant d'autres solutions (hydrogène, carburants de synthèse...) pour des marchés quasiment inexistant, on prenne du retard sur une transition inéluctable au niveau mondial. L'électrification est la moins mauvaise des solutions pour atteindre nos objectifs climatiques.

Marie CHERON

Nous n'excluons pas du tout les deux-roues. Il est évident que s'il y en avait plus en ville, on roulerait mieux, même si le problème de la pollution des deux-roues motorisés, qui roulent encore majoritairement à l'essence ou au diesel, n'est pas résolu.

Pour répondre à la crainte exprimée par certains de voir le tout électrique s'imposer comme un dogme, je rappelle que l'objectif de décarbonation totale a pour échéance 2050, ce qui nous laisse encore 27 ans devant nous. La question n'est donc pas de demander à tout le monde de passer à l'électrique dès aujourd'hui mais d'y basculer progressivement selon les usages.

Aujourd'hui, l'électrification du parc passe par les véhicules neufs, dont la moitié sont des véhicules d'entreprise qui arriveront sur le marché de l'occasion dans trois ou quatre ans à un prix plus accessible. Il n'y a donc pas de dogmatisme mais du pragmatisme.

Avançons étape par étape. Ceux qui ont les moyens de passer à l'électrique doivent le faire. Le problème est que les véhicules électriques sont encore trop chers et que les entreprises ne jouent pas le jeu, ce qui ralentit la transition. Il faut donc pousser les entreprises à jouer leur rôle et faire en sorte que les constructeurs s'orientent vers des véhicules de segment B, de segment A et intermédiaires. Gazelle Tech en offre un bon exemple : ils sont partis des contraintes et ont montré qu'il était possible de fabriquer un véhicule léger, performant et qui réponde aux besoins. Il faut faire muter le marché de l'automobile plutôt que chercher des diversions.

De la salle, Peugeot Mulhouse

Thermique ou électrique, je m'en fous ! Ce que je veux, c'est garder mon emploi, et que les gens autour de nous en aient un aussi ! Or ce que je vois, c'est qu'à Mulhouse et Sochaux, les effectifs ont été divisés par deux en dix ans. La société est gérée par des capitalistes qui n'en ont rien à fiche de l'écologie ! Nous allons peut-être vers une catastrophe écologique mais qui peut savoir

où nous en serons dans quinze ans ?

Lionel GAILLARD, Ford Blanquefort

Lusine Blanquefort, qui fabrique des boîtes manuelles pour Ford, activité condamnée à disparaître en 2025, cherche à se diversifier. Depuis 2014, Gazelle Tech a créé un véhicule économique, peu cher et accessible et nous aimerions que notre direction fasse le lien entre cette proposition et nos capacités. Nous faisons donc le lien entre anciennes et nouvelles technologies. Mais il y a une problématique d'effectif, qui devrait passer de 700 à 500 ou 400. Il faut donc se demander ce que font l'Etat, les industriels et les banques pour aider les initiatives de ce type car c'est une question d'investissement. Je soutiens en tout cas à 100 % l'idée de développer un véhicule abordable et adapté aux besoins des usagers.

De la salle

J'ai l'impression que le tout électrique ressemblera au monde des Bisounours. Si nous passons au tout électrique, quelles en seront les conséquences pour les bassins d'emploi et pour l'environnement ? La mixité des énergies ne pourrait-elle pas faire consensus ? J'ai du mal à voir comment un gouvernement peut faire des choix capitalistiques au lieu de faire des choix humains et citoyens. J'ai un peu de mal avec le tout électrique. Si cela conduit à détruire des emplois, le jeu en





vaut-il la chandelle ? Je serais déçu de cette journée s'il en ressortait que le tout électrique est la seule solution possible.

Pierre NICOLAS

La CGT défend l'idée d'un mix énergétique. Dans un mix optimisé, où les véhicules conviendraient aux besoins de la population, un peu moins de la moitié des voitures auraient un moteur thermique – qui ne serait pas forcément identique au moteur actuel. Il y aurait donc un avenir pour la production de moteurs thermiques, pas pour des raisons de principe mais parce que cela nous paraît bon pour l'emploi et l'environnement.

Quand des véhicules électriques abordables sont apparus en Chine, leurs ventes ont explosé. Si nous arrivions à instaurer, avec l'aide des ONG, un rapport de force pour contraindre les constructeurs à fabriquer des petits véhicules électriques, nous pourrions en vendre des millions. Nous pourrions lancer

la même dynamique que dans les années 60, avec la 4L, et créer ainsi un cercle vertueux, avec plus d'emplois et plus de production.

Marie CHERON

Nous allons vers un objectif de zéro émission pour les véhicules et l'électrification est la solution technique dominante – et disponible – pour y parvenir. Il faut donc diversifier progressivement le mix de motorisation en sachant que des véhicules thermiques continueront à rouler jusqu'à 2050. La diversité technologique existera alors de fait dans la transition puisqu'elle en est constitutive.

Nous allons vers des véhicules à zéro émission car si nous voulons régler la question du changement climatique, il faut absolument abandonner les carburants fossiles, mais nous aurons trente ans de transition, avec une diversification qui donnera une place de plus en plus grande aux technologies les plus performantes, sachant que l'électrique est la seule disponible aujourd'hui. Il faut avoir une approche pragmatique : plutôt que de regarder le point d'arrivée, regardons par où nous pouvons commencer à agir, sachant que nous sommes tous d'accord pour dire qu'il faut agir maintenant. Sur la question de l'emploi, ce n'est pas l'électrique mais la stratégie de délocalisation des constructeurs qui a généré des pertes d'emploi ces dernières années. Par contre, si on freine sur

l'électrique, on perd l'opportunité de maintenir une activité et de créer des perspectives pour la filière automobile française. Il faut donc prendre les devants et s'orienter vers les activités qui seront celles de demain, sachant que l'électrique n'en est qu'une petite partie. Nous avons en effet besoin d'une filière intégrée, qui aille de l'extraction des minerais jusqu'au recyclage, ce qui offre des perspectives de développement d'activités et d'emplois.

Alma DUFOUR, députée LFI de la 4ème circonscription de Seine-Maritime

Je suis très favorable aux véhicules électriques et si l'on parle un peu des bornes de recharge, on ne parle en revanche pas de leur impact sur la production électrique. Quelle augmentation de la consommation d'électricité est attendue de l'électrification des véhicules ? Comment faire par ailleurs pour inciter les constructeurs à réorienter leur production en France vers des véhicules légers à bas coût ?

Pierre NICOLAS

Les constructeurs automobiles sont certes très puissants mais ils sont aussi extrêmement dépendants des subventions publiques, et c'est l'un des leviers sur lesquels on peut agir.

Aurélien BIGO

Si l'on remplaçait l'ensemble des voitures actuelles par des véhicules électriques, cela





représenterait une production de 100 TWh à l'horizon 2050, soit 20% de plus que la consommation actuelle (500 TWh). Cela est loin d'être négligeable mais ne nécessiterait pas non plus de multiplier la production par deux. Mais cela ne concernerait que les voitures, sachant que d'autres modes de transport seront électrifiés. Cela pointe donc l'importance de la sobriété et de l'efficacité énergétique dans l'ensemble des secteurs de l'économie.

Marie CHERON

Dans son rapport de 2019, RTE disait que l'électrification des véhicules (15 millions en 2025) était absorbable mais ce rapport va être réactualisé en y intégrant les poids lourds, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent. Comment orienter l'industrie? Plusieurs ONG réfléchissent à ce sujet. Emmanuel Macron a dit récemment qu'il fallait conditionner le bonus au poids, la recyclabilité et l'empreinte carbone des véhicules. Je ne sais pas ce qu'il y a derrière cette annonce mais cela ouvre peut-être la porte à une réflexion collective entre organisations de la société civile.

Elie SIEGLER-SIBILLE

Une récente candidate à l'élection présidentielle a comparé la transition vers l'électrique à celle vers le diesel menée il y a trente ans, en estimant qu'elle est elle aussi une mauvaise idée. Comment l'héritière du parti de la

collaboration en France peut-elle dire cela ?

Pierre NICOLAS

En menant une transition écologique brutale, on risque de créer un front d'opposition. Dans certains pays tels que la Pologne ou la Hongrie, des mouvements populistes pourraient s'en emparer. L'électrification a des enjeux politiques car l'automobile fait partie la vie des gens et peut cristalliser les peurs.

Jacques BAUDRIER, adjoint à la maire de Paris, responsable mobilité du PCF

La fiscalité et les choix politiques des métropoles sont des leviers d'évolution de l'industrie automobile. Dans le grand Paris, l'extension de la ZFE contribue à accélérer le changement des véhicules et nous allons

proposer le 30 juin au Conseil métropolitain de réformer le système d'aide de la Métropole pour qu'il soit soumis à des conditions sociales et d'empreinte carbone.

Christophe BROSSARD, SNOF Orbec, FSD Group

Je ne suis pas contre l'écologie mais il faut bien voir tout ce que cela entraînera derrière. Mon entreprise fabrique des carters à huile pour Renault, PSA, Ford ou Nissan et si nous n'en fabriquons plus, que ferons-nous de nos machines et des salariés qui travaillent dessus ?

Pierre NICOLAS

Il y a des carters sur les moteurs électriques et il y en aura toujours besoin pour des moteurs thermiques.





Lisa LAP

Nous reviendrons sur cette question lors de notre deuxième table ronde.

Fabrice FORT, Renault Trucks

Il faut savoir qu'il y a 12 litres de liquide de refroidissement dans un camion porteur 19 tonnes mais qu'il en faut 70 dans un véhicule électrique. Or ce liquide est composé de propylène, d'éthylène et de métaux lourds comme le chrome, le cadmium ou le plomb. Les quantités nécessaires seront donc énormes. Attention aussi aux logiques industrielles de court terme qui veulent nous tirer vers une mono-technologie. Nous avons besoin que chacun d'entre nous regarde comment ne pas servir le capital en raison d'oppositions qui n'en sont pas réellement.

Lisa LAP

C'est tout l'enjeu de ce forum et je crois que les ONG et les syndicats ne demandent qu'à travailler ensemble sur ces questions.

Marie CHERON

Merci d'avoir évoqué les camions car c'est un secteur dont on parle un peu et où la décarbonation est en retard. Je pense que nous pouvons avoir des choses à partager et à porter conjointement sur ce sujet, pour lequel la question des usages est déterminante. Les électrifier conduit en effet nécessairement à modifier les usages et c'est pour cela que les ONG portent auprès des pouvoirs publics l'idée de planifier leur décarbonation, de planifier

l'installation des bornes de recharge et d'accorder des aides à l'achat pour les accompagner dans le changement. Cet accompagnement nous manque aujourd'hui car nous n'avons pas de vision.

Florent TRINQUART, animateur région Centre, FTM

Des études ont montré qu'en Angleterre, où il n'y a pas de bouclier tarifaire sur l'électricité, une voiture thermique revenait moins cher qu'une voiture électrique. Cela risque donc d'être un frein au développement de l'électrique.

On voit par ailleurs que l'Europe importe des voitures fabriquées en Chine à l'aide de charbon. On sait aussi que si l'Europe passe à l'électrique, il y aura encore des voitures thermiques dans les autres pays. En cas d'hiver rigoureux, faudra-t-il choisir entre chauffer sa maison et charger sa voiture ?

Quand on voit le retard pris sur la centrale de Flamanville, on peut aussi se demander s'il n'y aura pas des problèmes d'alimentation en électricité. D'après le documentaire "*La face cachée des énergies vertes*", il faudra en effet, pour câbler et borner toute la France, extraire en trente ans plus de cuivre qu'il n'en a été extrait depuis les débuts de l'humanité. Je suis donc sceptique.

Pierre NICOLAS

Le petit véhicule électrique populaire que nous défendons

ne devra pas seulement être peu cher à l'achat mais également peu cher à utiliser. Sur le long terme, il reviendrait moins cher qu'un véhicule thermique mais le problème est qu'il n'en existe pas sur le marché, ni neuf ni d'occasion.

Marie CHERON

Le véhicule électrique est valable si l'on s'oriente aussi vers plus de sobriété. Il faut aller vers des véhicules plus légers, davantage recyclés, avec des batteries plus performantes et utilisant moins de métaux rares. L'électrification est viable si on pousse vraiment cette logique d'efficacité et sobriété.

Les véhicules vont aussi évoluer, et il y en aura moins – c'est d'ailleurs la logique des ZFE que d'avoir moins de voitures en ville. D'après les premiers scénarios énergétiques de RTE, le niveau de consommation électrique serait soutenable pour le réseau électrique à condition de maîtriser la capacité des batteries qui devront être rechargées au quotidien. J'ajoute que le documentaire "*La face cachée des énergies vertes*" contient beaucoup de fake news et vous invite à en regarder d'autres plus récents.

35





Table ronde Une mobilité accessible à tous qui concilie enjeux sociaux, environnementaux et économiques : quels leviers pour y parvenir ?

Participaient à la table ronde :
Jean-Philippe JUIN, Fonderie du Poitou, CGT
Fabien GACHE, ancien DSC CGT-Renault
Anne BRINGAULT, coordinatrice des programmes au Réseau Action Climat
Julien BELTOISE, responsable mobilité à la Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH)
La table ronde a été animée par Lisa LAP.



Jean-Philippe JUIIN

L'annonce de l'Union Européenne sur l'interdiction de la vente des véhicules thermiques en 2035 a été perçue par les constructeurs automobiles comme une nouvelle opportunité, après le dieselgate, pour fermer des usines et casser les emplois qui en découlent. Depuis 2006, la filière a perdu 40% de ses emplois, 73 000 chez les constructeurs et 40 000 chez les équipementiers, avec un taux de précarisation de l'emploi toujours plus important (environ 10 % d'intérimaires).

Cette annonce a permis aux constructeurs automobiles, sous prétexte de l'exigence du respect de l'environnement, de revoir la production complète des véhicules, et donc de fermer les usines qui produisaient les moteurs thermiques. Les

fonderies ont été les premières touchées, avec la fermeture en France de cinq fonderies entre 2020 et 2022, alors qu'elles produisaient déjà des pièces pour les véhicules électriques. A chaque fois, nous avons constaté qu'il n'y avait aucune volonté politique, ni industrielle de préserver le métier de fondeur, les savoir-faire, ni les emplois.

Pourtant, sur chacun des sites, les salariés, soutenus par la CGT, ont porté des projets qui pouvaient maintenir l'activité, transformer la production pour répondre aux besoins des nouveaux véhicules, préserver les emplois et même en créer d'autres.

Les fonderies se sont toutes battues, avec des projets différents: la MBF qui proposait la création d'une Scop, mais

aussi la SAM qui pouvait être reprise par une entreprise régionale et la Fonderie du Poitou demandait une nationalisation temporaire du site pour réussir sa transformation. Ces projets nécessitaient que les constructeurs s'engagent à maintenir un certain niveau de production, ce qu'ils ont systématiquement refusé.

A chaque fois, nous avons constaté l'absence de soutien de l'Etat pour ces projets et la volonté exclusive de la part des donneurs d'ordres de les voir échouer. Aucune volonté politique de la part de l'Etat qui nous remettait devant la nécessité de trouver un repreneur avant un quelconque soutien financier, alors qu'il était prêt à donner des millions d'euros si un repreneur, soutenu par le donneur d'ordres, venait





faire une offre. En clair, sans accord du constructeur, pas d'aide financière!

Aucune volonté industrielle non plus parce que les donneurs d'ordres, Renault et PSA, voulaient très clairement profiter de l'annonce du tout électrique pour fermer les fonderies et délocaliser leurs productions. Des productions qui s'adressaient pourtant déjà aux véhicules électriques, comme un carter pour la Zoé à la SAM, le carter de boîte de vitesse des hybrides Clio et Captur à la MBF, ou encore des pièces prototypes pour la R5 Alpine électrique à la Fonderie du Poitou. Si les dirigeants des constructeurs ont fait ce choix, c'est aussi parce que l'Etat, actionnaire de Renault et PSA, n'a rien fait pour les obliger à conserver les fonderies. Ces pièces sont toujours fabriquées mais dans des fonderies espagnoles, roumaines ou turques.

Ils étaient même capables de remettre en cause la fabrication de roues en aluminium à la fonderie de Châteauroux ! Comme si les véhicules électriques allaient se passer de roues ! Les camarades de Châteauroux ont démontré que pour gagner 1 ou 2 euros par roue, Renault et PSA étaient prêts à fabriquer leurs roues au Maroc, et tant pis pour l'écologie puisqu'il était démontré que l'émission de CO2 pour les fabriquer était dix ou quinze fois supérieure ! La fonderie de Châteauroux n'a pas

fermé, mais plus de cent salariés ont perdu leur emploi.

Cela pose également la question de la position dominante du donneur d'ordres qui peut décider, du jour au lendemain, de la vie ou de la mort de ses sous-traitants. Il suffit d'enlever une partie de la production qui avait été promise pour remettre en cause la pérennité d'un site. Tous les mois, quasiment, les chiffres de production sont remis en cause et à chaque fois le donneur d'ordre se défait sur des prévisions revues à la baisse.

Les camarades de GMS, qui connaissent bien ce sujet, portent un projet de loi qui remet en cause la mainmise du donneur d'ordres sur le sous-traitant ; il doit être soutenu, vous pouvez vous en emparer et le mettre à la connaissance des travailleurs et des élus locaux.

Pour que cela change, il faut que les aides de l'Etat soient soumises à des contreparties sociales. En clair, ces aides ne peuvent pas servir à financer des délocalisations, des fermetures d'usines et des licenciements, mais elles doivent soutenir le développement de la filière et de ses emplois sur nos territoires. Le secteur automobile bénéficie d'aides publiques massives : 5,8 milliards d'euros depuis 2020 avec le plan de soutien à l'automobile, le plan France relance ou encore France 2030. En plus des aides spécifiques à la filière automobile, le gouvernement a ajouté la baisse des impôts sur les sociétés, l'activité partielle longue durée, la transformation du CICE en allègement de cotisations patronales, la baisse des impôts de production, les prêts garantis par l'Etat, le crédit impôt recherche, les aides liées à la crise énergétique... Nous devons



revendiquer des contreparties à toutes ces aides publiques.

Les projets portés par les salariés, qui sont les mieux placés pour savoir comment faire évoluer leur métier, devraient être soutenus par les représentants de l'Etat, actionnaire des principaux donneurs d'ordres, qui doit imposer aux constructeurs un soutien financier et de production nécessaire au maintien de l'activité dans toute la filière.

La CGT démontre, avec ce forum, que produire des véhicules électriques et thermiques sur le territoire, qui répondent réellement aux besoins de la population, qui permettent la nécessaire transformation vers des véhicules moins polluants pour la planète, mais également de maintenir la filière automobile, avec le maintien des emplois existants, voire avec la

création de nouveaux emplois, est possible.

Ce forum doit servir de point de départ pour contrer le discours des constructeurs et du gouvernement qui ne voient l'avenir de l'automobile que par la fabrication de véhicules électriques toujours plus lourds, toujours plus chers, pour alimenter les dividendes des actionnaires, mais qui ne répondent pas aux besoins de la population. A nous de nous saisir de cette opportunité et de faire vivre nos réflexions.

Julien BELTOISE, FNH

La Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH) a développé un outil baptisé « baromètre des mobilités du quotidien ». Pour ce faire, elle a réalisé un sondage auprès de 13 000 personnes afin de mesurer leur mobilité, ce qui a permis de constater l'existence d'une précarité mobilité chez 13

millions de Français. Le principal élément de cette précarité est la dépendance à la voiture, en particulier thermique. Elle place les personnes dans la position de ne pas pouvoir se déplacer, et ce pour de multiples raisons: revenus trop bas, prix des carburants trop élevé, etc. La FNH s'est aussi concentrée sur les territoires périurbains qui sont fortement touchés par cette précarité mobilité. Dans ces territoires, neuf habitants sur dix disposent d'une voiture mais un sur quatre n'a aucune alternative pour se déplacer. Il existe aussi une vraie inégalité sociale dans la mobilité : 46 % des cadres ont en effet le choix entre différents modes de transport contre seulement 32 % des ouvriers.

Pour permettre un droit à la mobilité pour tous, l'Etat doit mettre en place des alternatives à la voiture. Il faudrait développer le transport ferroviaire, les transports en commun ou le vélo. La question des mobilités électriques sera aussi un élément important, avec la nécessité d'aller vers des véhicules plus légers et plus accessibles.

Il existe également une problématique autour des délocalisations, qui ont été nombreuses et ont entraîné des pertes d'emploi. L'observatoire de la Métallurgie a dénombré plus de 100 000 emplois disparus dans la filière automobile et 100 000 autres sont menacés d'ici 2035. Il s'agit donc d'un vrai





enjeu, sachant qu'une voiture sur cinq est aujourd'hui fabriquée en France contre une sur deux voilà vingt ans.

La FNH a réalisé en 2021 une étude qui a montré qu'il fallait anticiper l'évolution des métiers liés à l'électro-mobilité. Celle-ci pourrait en effet apporter de nouveaux emplois autour du recyclage, du rétrofit, des batteries... Pour autant, cela demande à mettre des solutions en œuvre, en l'occurrence de créer les conditions de la relocalisation et de préparer la formation de certains salariés pour aller vers des emplois et des filières pérennes.

Un autre enjeu est celui de la gouvernance, qui devrait être plus ouverte et rassembler des acteurs tels que les syndicats, les ONG, les pouvoirs publics (collectivités territoriales, Etat) et les constructeurs pour discuter ensemble de l'avenir de l'automobile. Nous appelons de nos vœux l'organisation d'états généraux de l'Automobile et espérons que nous pourrions adopter à l'issue de cette journée des positions communes que nous pourrions défendre ensemble.

Lisa LAP

Anne Bringault, quels leviers faut-il actionner pour parvenir à une mobilité accessible à tous, qui concilie enjeux sociaux, environnementaux et économiques ?

Anne BRINGAULT

Je trouve extrêmement choquant d'entendre qu'une entreprise peut fermer ou vendre un site simplement parce qu'il lui coûtera moins cher de faire fabriquer à l'étranger ou parce qu'elle a décidé de se réorienter vers d'autres productions, sans être obligée de trouver une alternative pour le site et les salariés concernés, alors que les entreprises ont touché énormément d'argent public sans qu'aucune contrepartie ne leur soit demandée. Pour Réseau Action Climat, quand de l'argent public est donné à une entreprise, il doit y avoir une contrepartie environnementale et en faveur de l'emploi. Nous avons travaillé sur ce point voilà quelques années avec les centrales à charbon, qui étaient appelées à fermer, et avons fait inscrire dans une loi de 2019 un dispositif spécifique pour accompagner leurs salariés, mais les collectivités n'ont pas toutes joué le jeu et il n'y a pas toujours eu de solution. Il y a donc encore beaucoup de choses à faire pour anticiper l'accompagnement des salariés vers une transition que l'on connaît.

Il n'y a malheureusement pas d'anticipation actuellement. Le ministère de la Transition écologique sait quels emplois vont être créés et lesquels vont être supprimés mais personne ne travaille à l'accompagnement des salariés vers les nouveaux emplois. Il faut donc réformer les choses pour avoir une instance qui

anticipe de véritables dispositifs d'accompagnement.

Pour cela, il faut se donner un cap clair : où voulons-nous aller? Nous ne sommes pas tous d'accord sur ce point. Il faut donc en débattre et pour l'instant, ces débats n'ont pas lieu, d'où la nécessité d'états généraux devant lesquels les syndicats et les ONG porteraient les enjeux sociaux et environnementaux.

Ce que nous voulons, c'est répondre à trois défis :

- rendre la mobilité accessible à tous ;
- préserver les emplois ;
- protéger l'environnement.

Comment rendre accessible la mobilité aux ménages les plus précaires ? Nous proposons d'augmenter la prime à la conversion pour que ces ménages n'aient plus que, selon le montant des aides locales, un reste à charge de 1 000 à 5 000 euros sur un petit véhicule électrique populaire. Il faudrait également orienter l'offre des constructeurs vers des véhicules de ce type, fabriqués en France ou en Europe plutôt qu'importés de Chine.

Comment tordre le bras des constructeurs qui s'y refuseraient? En soumettant les aides à une éco-conditionnalité. Si l'Etat leur donne de l'argent, il doit exiger des contreparties, notamment la fabrication de petits véhicules électriques.





Il faut aussi des mesures de politique publique, comme renforcer le malus poids – pour les voitures thermiques comme électriques – afin d'aider les ménages les plus modestes à accéder à un véhicule électrique.

Fabien GÂCHE, DSC Renault

Les arguments développés depuis ce matin montrent que derrière le mythe du tout électrique se cachent des exigences de rentabilité toujours plus importantes. Quand on regarde les prévisions de résultats financiers annoncées par les multinationales européennes, on en arrive à des niveaux de marge qui n'ont jamais été atteints dans l'industrie automobile. Or les mêmes veulent non seulement poursuivre ce modèle, mais encore l'amplifier, avec davantage de rentabilité à la clé pour leurs actionnaires.

Il faut aussi rappeler l'utilisation colossale de fonds publics en

faveur de Renault (2 milliards d'euros de 2004 à 2019), fonds qui, finalement, ont majoritairement servi à délocaliser non seulement sa production mais aussi une partie de son ingénierie. Troisième point : si le véhicule électrique ne résout pas les problématiques environnementales, il amplifie plutôt les inégalités, notamment l'inégalité d'accès aux modes de déplacement individuels, et accélère par conséquent le vieillissement du parc automobile, entraînant ainsi une augmentation éternelle de la pollution.

Enfin, on ne résoudra pas les problématiques environnementales sans résoudre en même temps les questions sociales, qui ne s'arrêtent pas à l'emploi mais concernent aussi les conditions de travail et, plus globalement, les conditions de vie.

On parle beaucoup de la responsabilité des politiques nationales et européennes. Depuis une quarantaine d'années, l'Etat, les pouvoirs publics et les institutions européennes ont plutôt vocation à garantir la bonne marche du marché, et toutes les dispositions législatives reviennent à garantir aux multinationales une marge suffisamment importante, avec un syndicalisme qui serait simplement voué à accompagner le mouvement.

Sur qui pouvons-nous compter ? D'abord sur nous-mêmes, c'est-à-dire sur la capacité de notre organisation syndicale à prendre ces questions à bras-le-corps ; ensuite sur les travailleurs, qui sont les grands absents de ce débat et à qui on impose des conditions de travail et de vie de plus en plus déplorables. Ne pas s'impliquer dans ce débat et considérer que seul l'emploi nous intéresse, c'est finalement accepter de se soumettre à ceux qui, depuis des lustres, décident en lieu et place des travailleurs de ce qui doit être produit et des conditions dans lesquelles il doit l'être.

Nous sommes là au cœur d'une problématique fondamentale qui touche à la question de la démocratie : qui doit décider de quoi ? Pour nous, syndicalistes, l'ensemble des questions posées depuis ce matin doit être soumis à un large débat public. Il faut aussi réfléchir aux leviers qui





permettraient de changer les choses, en particulier au rapport de forces que nous serons capables de créer, et comme les élus ne peuvent pas engager à eux seuls ce travail, cela veut dire que nous allons devoir repenser notre relation avec les syndiqués.

Chez Renault, nous avons élaboré voilà trois ans un projet qui reprend l'ensemble de ces questions mais force est de constater qu'il n'a pas été repris sur les lieux de travail. Comment s'emparer de cette argumentation? Comment en informer les syndiqués? Comment leur donner des éléments de réflexion? Comment organiser des débats avec les travailleurs? Il faut partir de ce que vivent les travailleurs pour élaborer avec eux des propositions mêlant à la fois problématique environnementale et améliorations sociales, puis construire une plate-forme revendicative dans laquelle ils se reconnaîtront et pour laquelle ils pourront agir.

Tommaso PARDI

A vous écouter, nous avons l'impression que nous allons dans le mur. Dans douze ans, on ne vendra plus de véhicules thermiques, activité qui représente aujourd'hui 70 000 emplois en France. On risque aussi d'assister à une transformation de la structure du marché. Si les véhicules électriques sont plus chers, les véhicules d'occasion seront eux



aussi plus chers, d'où un risque de rejet massif de l'électrique pour de mauvaises raisons. Les organisations syndicales et non-gouvernementales ne devraient-elles pas, par leur alliance, sauver l'électrique, sous peine de courir à la catastrophe?

Je comprends que beaucoup de gens rejettent l'électrique mais cela reste malgré tout une solution de long terme. La manière dont elle est imposée provoque un rejet chez certains – et je suis moi-même partagé sur la question du tout électrique – mais que se passera-t-il en cas de rejet massif d'ici 2035?

Jean-Philippe JUIIN

La CGT dit clairement que le tout électrique n'est pas la solution miracle. Nous considérons qu'il devrait y avoir un mix entre électrique et thermique, sans compter que si l'Union européenne passera au tout électrique en 2035, ce ne sera pas le cas du marché mondial. Il y aura donc encore de la demande pour des produits liés aux

moteurs thermiques, produits que pourraient fabriquer les fonderies fermées par Renault. Les véhicules électriques ont aussi besoin de pièces de fonderie. On pouvait donc trouver des solutions pour maintenir une production en France, mais les constructeurs et l'Etat n'ont pas soutenu les projets présentés pour les fonderies françaises et ces pièces sont aujourd'hui fabriquées ailleurs.

Nous ne cherchons pas à opposer les travailleurs des différents pays. Nous pensons en effet qu'il y a du travail pour tout le monde mais on surcharge les usines roumaines et turques alors que les usines françaises tournent à 50 % de leurs capacités. Nous demandons donc un juste équilibre et de retrouver une activité industrielle pour la filière automobile.

Fabien GÂCHE, DSC Renault

Nous ne sommes pas contre l'électrique ; nous disons simplement qu'il existe des réponses diverses selon le type de déplacement, qui permettent de prendre en compte les problématiques sociales, notamment le maintien de l'emploi et de réindustrialisation. Notre objet n'est pas de dire que l'électrique va tout remplacer mais de montrer ce qu'il est possible de faire. Or il est possible de garder un mix énergétique et de développer des petits véhicules électriques accessibles fabriqués en France. Cela ne dépend que de décisions



politiques, d'où la nécessité de soumettre cette question à un débat public car les choses ne changeront pas si on ne met pas les salariés dans la boucle.

Anne BRINGAULT

Pour vous donner une idée des conséquences du réchauffement climatique, il faut savoir qu'avec une augmentation d'1,5°C à 2°C de la température moyenne, ce seront 70 millions de personnes de plus qui souffriront de famine en Afrique et des dizaines de millions de plus qui seront confrontées à des vagues de chaleur en Europe. Il s'agit donc d'un enjeu très concret susceptible d'avoir un impact sur des millions de personnes, avec des conséquences dramatiques. Si nous voulons vraiment éviter un emballement du climat, il faut parvenir à la neutralité carbone le plus vite possible. Pour cela, il faut que plus aucune goutte d'essence ni de diesel ne soit consommée en 2050. Cela fait des décennies que nous le savons mais nous n'avons rien fait. Il faut donc aller vite et même si cela s'avère compliqué, nous savons le faire et avons des solutions en France. D'autres pays tels que la Chine avancent eux aussi dans ce sens mais le problème se posera pour des pays plus pauvres, qu'il faudra aider. Cette rapidité chamboule tout et la solution ne passera pas par la fabrication de SUV électriques mais en grande partie par celle de petits véhicules électriques populaires.

Julien BELTOISE

Pour moi, trois enjeux s'entrechoquent : la transition écologique, question à laquelle le véhicule électrique léger répond ; l'accessibilité du véhicule au plus grand nombre ; l'emploi. Le problème commun à ces trois questions est que les constructeurs sont prêts à délocaliser pour gagner quelques euros. La question est de savoir comment les amener à produire des véhicules électriques légers. Nous savons qu'ils peuvent le faire mais ils ne le font pas. Il y a un donc vrai enjeu autour du fait de déconstruire leur discours. A la FNH, nous aimerions bien savoir s'il serait possible d'avoir en France un modèle de production compétitif, ce qui leur permettrait



d'aller d'une production de véhicules premium vers une production de petits véhicules électriques légers.

Edgar BLAUSTEIN, association Global Chance

Malgré les différences de points de vue, il existe un consensus

entre les syndicats et les organisations présentes sur le fait que pour atteindre une mobilité durable pour tous, il faut faire face au défi climatique, protéger et créer des emplois, et répondre aux besoins de mobilité des uns et des autres. Ils sont aussi d'accord pour dire qu'il existe des solutions. L'association entre la CGT et Greenpeace est-elle durable ? Que pouvons-nous faire pour la raffermir ?

Jean-Philippe JUIN

Lorsque nous avons rencontré les représentants du RAC et de Greenpeace pour préparer ce forum, nous avons constaté que nos positions n'étaient pas aussi opposées que nous le pensions a priori et malgré nos divergences, nous avons réussi à travailler sur les points qui nous rassemblaient. Ce forum est le début d'une action. Nous voudrions qu'il initie d'autres choses par la suite. L'objectif est de continuer à travailler sur nos convergences et aussi sur nos différences car nous avons bien l'intention de convaincre les ONG que nous avons raison. En tout cas, nous essayerons de travailler ensemble le plus longtemps possible. Nous interpellons également les responsables politiques mais ce sera aussi aux travailleurs de la filière de s'exprimer.

Anne BRINGAULT

Vous noterez que pour des écolos qui sont censés ne pas aimer la voiture, nous n'en avons jamais autant parlé. Pour la suite,





nous sommes très conscients de la nécessité d'un rapport de force mais nous n'avons pas les mêmes moyens qu'un syndicat. Je pense donc que nous pouvons le construire ensemble, sous ses différentes facettes, et faire avancer les choses sur les sujets qui nous mettent d'accord – et il y en a beaucoup.

Eric GRANATA, CGT

La force de la CGT, c'est de parler du travail et de son organisation, qui est en ce moment synonyme de souffrance. Le Medef parle de « l'attractivité des métiers » mais elle n'est pas là. Il faut donc vraiment que le gouvernement y réfléchisse. On ne peut également que regretter la fermeture d'une usine de Savoie qui produisait du silicium, matière base pour la filière automobile. La CGT demande un droit de veto des travailleurs avant la fermeture d'un site, plus de droits pour contrôler la stratégie des entreprises, l'organisation



du travail et la gestion des aides publiques, milite pour un salaire minimum de 15 euros de l'heure, un temps de travail hebdomadaire de 32 heures et une retraite à 60 ans. En un an, les entreprises métallurgiques du CAC 40 ont vu leur chiffre d'affaires progresser de 10 %, leur résultat opérationnel de 23% et leurs dividendes de 24 %. L'industrie est pilotée uniquement dans une logique financière au détriment de la planète et de l'humain, alors continuons ensemble.

Nicolas Legrain, ArcelorMittal

Mon site fabrique des moteurs pour voitures électriques et cela fait trente ans que nous essayons de le faire alimenter par une ligne de chemin de fer. Nous avons porté des projets qui sont montés jusqu'aux plus hauts responsables politiques qui ont promis de nous soutenir mais n'ont pas tenu leurs engagements. Le ferroutage serait pourtant une bonne solution pour les dix prochaines années, que ce soit pour les véhicules électriques légers, à qui il permettrait de faire de longues distances, ou pour le fret poids lourds, et permettrait de maintenir la filière.

Jean-Philippe JUIN

Nous sommes tout à fait d'accord sur ce point et la menace de fermeture qui pèse sur Valdunes, qui fabrique les roues du TGV, est scandaleuse. Quant à la fermeture d'un site fabriquant du silicium en France, elle est incompréhensible. Il n'y a aucune

politique industrielle en France, simplement des enjeux financiers qui se traduisent par des fermetures de sites.

Alma DUFOUR

Vous avez parlé de conditionner le versement d'argent public aux constructeurs. Avez-vous essayé de modéliser ce que cela représenterait pour un constructeur en termes de coûts et de bénéfices ? La production de véhicules électriques légers en France présenterait-elle un intérêt économique pour eux ?

Anne BRINGAULT

L'enjeu du train est effectivement essentiel. En France, on a développé le tout TGV et abandonné les petites lignes, ce dont on se mord les doigts aujourd'hui. Des investissements sont annoncés mais nous avons pris beaucoup de retard. Il serait catastrophique qu'en fermant des petites lignes, on empêche des gens de se déplacer où l'on ferme des usines. La politique industrielle de Bercy porte surtout sur la création de giga-factories mais pas sur la préservation des usines actuelles, ce qui est un vrai souci.

Sommes-nous sûrs qu'une éco-conditionnalité fonctionnerait? Très sincèrement, le rapport de forces n'est pas encore là. D'après l'administration du ministère, les constructeurs ne sont pas intéressés par la fabrication de petits véhicules électriques, d'autant que la France



ne représente qu'un tout petit marché pour eux. Le rapport de forces n'est donc pas là. Il faut le construire et nous sommes là pour commencer à en parler.

Jean-Philippe JUIIN

L'Etat est le premier actionnaire de Renault. Quand nous avons lutté pour maintenir notre fonderie, nous avons répété au ministre de l'Economie qu'il avait la main pour demander à Renault de maintenir une production chez nous mais il nous a répondu qu'il ne pouvait pas le faire. L'Etat est aussi actionnaire de Stellantis. Il a des moyens de pression mais se met au service du capital. Pour changer de politique, il faudra donc changer de responsables politiques.



Daniel SANCHEZ, Renault

Nous voyons bien qu'il existe des solutions mais la clé pour qu'elles se mettent en

mouvement est l'intervention des salariés. Ce forum va ouvrir des pistes vers des leviers nouveaux. Ce n'est pas l'urgence climatique qui a déclenché les suppressions d'emplois dans l'industrie automobile, mais elle pèse aujourd'hui comme une fatalité sur les salariés de la filière. Travailler ensemble mettra en avant la question de l'environnement comme un atout sur lequel nous pouvons agir, et je pense qu'il faut veiller à ne pas trop mettre en avant nos divergences. Il existe des solutions différentes et nous verrons bien, en avançant, lesquelles préconiser.

L'important est qu'un élan nouveau soit donné à l'intervention des salariés et si l'initiative de ce jour redescend dans les entreprises et donne confiance aux salariés, il y aura un mouvement social qui pourra porter des choses. Le 9 juin, nous présenterons par exemple notre projet de petit véhicule populaire aux salariés de Magna. Ce pourrait être un signal non seulement pour les salariés de Magna mais pour l'ensemble des salariés de l'Automobile, en insistant sur le fait que ce que nous préconisons pour la France, nous le préconisons pour l'ensemble des salariés européens.

Emile ALASAN, Saint-Jean Industries

Ce qui me gêne dans ce débat, c'est le passage en force pour obliger tous les citoyens à acheter

une voiture électrique d'ici 2035. Est-ce vraiment pour répondre à un enjeu environnemental ou pour permettre aux constructeurs de gagner encore plus d'argent ?

Anne BRINGAULT, Directrice des programmes Réseau Action Climat

Il est vrai que cela semble inquiétant quand on voit le prix des véhicules électriques actuels mais il faut avoir en tête que le prix moyen d'un véhicule thermique neuf est aujourd'hui de 27 000 euros et que la moyenne de leurs acheteurs est de 55 ans. L'échéance de 2035 ne concernera que les véhicules neufs, pas ceux d'occasions ; il restera donc des véhicules thermiques d'occasions au moins jusqu'à 2050.

Cela n'empêche qu'il faut des aides. Ce que nous préconisons, c'est une super prime à la conversion pour que les ménages les plus modestes puissent avoir un petit véhicule électrique neuf pour 1 000 euros. Il ne faut pas se dire qu'un véhicule électrique est forcément cher. C'est le cas actuellement car ce sont de gros véhicules électriques destinés à une clientèle riche. Si l'on fait des véhicules plus petits, ils seront moins chers et d'ici 2035, leur prix aura encore baissé car on en aura produit plus et il pourra y avoir des aides publiques pour les rendre accessibles, en ayant en tête qu'il y aura aussi un marché de l'occasion.

45





Jean-Philippe JUIN

La CGT n'est pas favorable au passage au tout électrique en 2035 et maintient qu'il faut un mix énergétique. Par ailleurs, si le prix d'un véhicule est de 27 000 euros en moyenne, celui des véhicules électriques est plutôt de 35 000 à 40 000 euros, ce qui est inaccessible pour la plupart des consommateurs. L'objectif est donc à la fois de réfléchir à l'avenir de l'automobile, en trouvant un véhicule accessible au plus grand nombre pour les petits trajets et en maintenant un véhicule thermique pour les trajets plus longs. S'il s'agit d'obliger tout le monde à passer à l'électrique pour une somme faramineuse, la plupart des gens ne le pourra pas et nous verrons le parc automobile vieillir. L'objectif est de trouver une solution pour que les gens puissent se déplacer pour un coût raisonnable.

François Chartre, Greenpeace

Il existe un risque de rejet de l'électrification et de la transition, qui serait vue comme un greenwashing du modèle libéral qui cherche à imposer de la casse sociale. La solution est en partie dans ce que nous faisons ici, dans ce travail de co-construction d'alternatives et de réflexion. Cela reste un exercice inédit mais il n'est pas totalement isolé ; nous l'avons fait avec les mêmes organisations pour la transformation de la raffinerie de Grandpuits, industrie qui va totalement disparaître.

Des choses intéressantes ont aussi été faites dans le secteur aéronautique. La convergence écologique et sociale se construit petit à petit et nous en sommes l'incarnation, mais nous sommes aussi des organisations militantes. Ce qui nous fait avancer, c'est de gagner et nous sommes persuadés que nous pouvons gagner sur ce sujet du petit véhicule électrique. La réouverture de la papeterie Chapelle Darblay en est un bon exemple.

Jean-Philippe JUIN

Je crois aussi qu'il y aura dans les mois à venir un certain nombre de lois sur la planification écologique (stratégie nationale bas carbone, loi Industrie verte...) et nous serons fortement mobilisés ensemble pour la production d'un petit véhicule électrique. Concernant les aides publiques, leur fléchage est à revoir, surtout quand on sait qu'elles bénéficient

à des personnes qui achètent des Tesla à 46 000 euros. Concernant enfin l'accessibilité aux véhicules, on ne pourra pas remplacer tous les véhicules actuels par des modèles électriques. C'est pourquoi il faut donner des vraies alternatives à la voiture individuelle et laisser le choix à chacun de pouvoir utiliser un autre moyen de transport que la voiture quand cela est possible.

Thomas, Mutares

Dans notre entreprise (environ 700 salariés), nous n'avons plus de travail. Nous fabriquons des boîtes de vitesse mécaniques dont notre principal client, Ford, ne veut plus. Nous avons été rachetés par un fonds de retournement qui nous propose des projets non-viables, avec très peu d'emplois à la clé. Le problème est que pour garder nos emplois, nous avons perdu des conquies sociaux. Actuellement, on nous propose un accord d'entreprise qui va encore





plus nous affamer. Il ne faut donc pas nous parler de renouveler nos véhicules car cela n'est pas possible. Comment pouvons-nous instaurer un rapport de force avec les responsables politiques pour reprendre la main et arrêter d'accepter le chantage pour essayer de conserver nos emplois?

Fabien GÂCHE

La question est de savoir comment nous pouvons, dans les entreprises, poser les problématiques posées depuis ce matin. Comment reprendre la main ? Comment réinvestir le terrain pour en débattre avec les travailleurs ? C'est pour moi un moyen indispensable pour sortir de la mise en concurrence à laquelle nous assistons depuis trente ans. Quel rôle pour le syndicat ? Comment remettre en mouvement les syndiqués dans nos entreprises ? Comment faire en sorte que nos syndicats ne soient pas composés seulement d'élus mais de militants capables de discuter avec les travailleurs et de construire du commun ? C'est

ce rapport de forces qui pèsera sur les politiques, sachant que nous sommes souvent en minorité dans les entreprises. Cette journée permet de voir comment nous pouvons reprendre la main syndicalement dans les entreprises, là où les choses se passent.

Anne BRINGAULT, Directrice des programmes Réseau Action Climat

En tant qu'ONG, nous sommes conscients que dans cette transition, un emploi ne sera pas égal à un autre. Les salariés des centrales à charbon, par exemple, avaient un statut très spécifique qu'ils n'ont pas forcément retrouvé dans leur nouvel emploi. Nous réalisons bien que nous ne pouvons pas parler que du climat si nous ne parlons pas aussi de la lutte contre les inégalités et de l'emploi. Un spécialiste de ces questions rejoindra prochainement l'équipe du Réseau Action Climat et nous aidera à produire des propositions, avec les syndicats. Il est clair qu'il y a des choses à faire sur cette question de l'emploi et de l'accompagnement des salariés concernés. Si nous sommes plus nombreux à les porter, nous aurons peut-être plus de chances de faire bouger les choses.

Fabrice FORT, Renault Trucks

Nous parlons depuis ce matin de filières mais nous sommes en difficulté sur cette mise en filières. Cela pose la question de notre

structuration CGT, mais il faut aussi être lucide et se rappeler que seuls 5 % à 6 % des salariés sont syndiqués. Ce rapport de force nécessite donc aussi de travailler à la syndicalisation car elle est indispensable. Si l'on veut que les salariés entrent dans l'action, il faut déjà qu'ils aient accès aux informations de la CGT. Plus largement, nous avons intérêt à multiplier les communications communes sur les enjeux environnementaux et sociétaux pour que les citoyens comprennent que l'écologie n'est pas contre mais pour eux, et qu'elle est un moyen pour transformer le système et rendre la société plus juste et plus égalitaire.

J'ajoute qu'il ne faut pas voir les salariés du 3^{ème} collège comme des casseurs d'emplois parce qu'ils travaillent sur les technologies de demain. Plus nous aurons d'adhérents parmi les salariés du 3^{ème} collège, plus notre expertise sera forte et pourra contribuer au rapport de forces pour arracher au patronat et au capital les transformations dont nous avons besoin et imposer nos choix.

Jean-Claude BOILEAU

Je pense qu'il ne faut surtout pas opposer monde de la recherche et monde du travail. Il y a au contraire beaucoup de synergies à mixer en matière d'innovation, y compris avec l'intelligence artificielle. Des choses toutes simples peuvent être faites et s'avérer bénéfiques pour tous. On





pourrait par exemple considérer qu'un ouvrier fabrique un véhicule de A à Z et lui associer un NFT, ce qui lui en donnerait la propriété intellectuelle et lui apporterait un bonus en cas de revente. Les road maps avancent aussi et il est parfois intéressant de ne pas suivre une innovation mais d'attendre plutôt la suivante car elle sera moins destructrice d'emplois et plus intéressante en termes de CO2.

Noël KOUICI, Réparation navale marseillaise

Mon entreprise est assez polluante et le port de Marseille accueille beaucoup de navires polluants. mais ce sont aussi nos emplois. Les ONG locales dénoncent régulièrement, via les médias ou des actions, nos entreprises. Il faudrait donc que nous puissions avoir avec elles le même dialogue que celui que nous avons avec vous aujourd'hui puisque les travailleurs sont les premiers concernés par la problématique



environnementale.

Nous sommes tous favorables au droit à la mobilité durable pour tous mais le tout électrique reste un choix politique, certainement pas celui des travailleurs car elle conduira à casser des emplois. Au vu de ce qui s'est passé pour les fonderies, je suis très inquiet pour les salariés de la filière automobile. Peut-être faudrait-il rapidement s'organiser pour proposer, avec toutes les forces progressistes, un projet de loi qui interdirait aux entreprises ayant touché des fonds publics de procéder à des licenciements.

Anne BRINGAULT

Je note votre invitation et espère que le dialogue que nous avons engagé au niveau national pourra se développer au niveau local. Cela a déjà été le cas pour la papeterie Chapelle Darblay et ce dialogue doit être développé à tous les niveaux car nous avons des intérêts communs.

J'ajoute que l'idée que nous portons pour limiter le réchauffement climatique à 1,5°C est de ne plus utiliser d'essence ni de diesel en 2050. Ce sera la date butoir pour les véhicules thermiques car l'échéance de 2035 ne concernera que les véhicules neufs.

Philippe VERBEKE, ArcelorMittal

L'automobile représente un gros marché pour les entreprises de la sidérurgie. Je voulais donc

attirer votre attention sur la consolidation de l'ensemble de la chaîne de valeur industrielle et sur l'évolution de nos chaînes de production, qui sont actuellement en grande difficulté. Malgré les millions d'euros d'argent public prévus pour la décarbonation d'ArcelorMittal, nous sommes en très grande difficulté sur le fonctionnement de nos installations par manque d'investissements depuis la prise de contrôle d'Arcelor par Mittal. Le site de Dunkerque a aussi subi une réduction drastique de sa production du fait du coût de l'électricité, puis l'incendie de son haut-fourneau. Cela pose la question des contreparties aux aides publiques et de l'intervention dans la stratégie des multinationales.

Anne BRINGAULT

Vous avez peut-être entendu parler du marché européen du carbone, qui oblige normalement les entreprises ayant des sites très émetteurs à acheter des quotas de CO2. Or il se trouve que les plafonds d'émission étaient si hauts que les entreprises n'avaient non seulement aucune obligation mais qu'elles ont même touché des quotas gratuits. Ainsi, ArcelorMittal a bénéficié de plus de 5 milliards d'euros grâce à ces quotas gratuits qui étaient censés être utilisés pour décarboner ses sites. Il n'en a rien fait et ce sont maintenant des fonds publics qui lui sont versés pour l'amener à les décarboner. Si ArcelorMittal ne fait rien ou le





CONCLUSION





Denis BRÉANT

Je tiens à remercier tous les salariés de la fédération de la Métallurgie pour leur investissement dans l'organisation de cette journée. Je remercie également les conseillers fédéraux pour leur participation active à la préparation de nos travaux.

Cette journée est une réussite. Nous avons eu des débats riches, avec des positions communes et des propositions qui ne sont pas forcément partagées mais dont nous avons pu débattre, ce qu'il faut valoriser.

Cette journée portait sur l'automobile mais nous pourrions en organiser pour toutes les filières de l'industrie. Il y a eu quelques questionnements, notamment sur le vélo ou les transports publics, et peut-être faudra-t-il organiser un

nouvel événement sur le thème plus large de la mobilité.

Nous allons regarder comment reproduire ce genre d'événement dans tous les territoires car c'est là que nous serons au plus près des salariés.

Au nom de la FTM, je tenais à remercier tous les intervenants et participants.

Philippe QUIRION, président du Réseau Action Climat

Je tiens moi aussi à remercier toutes les personnes qui ont organisé cette journée, que ce soit au sein de la CGT, du Réseau Action Climat ou de Greenpeace. Cela fait vingt-quatre ans que je milite contre le changement climatique et je n'ai jamais vu une initiative d'une telle ampleur. Je m'en réjouis car nous avons besoin de ce type de dialogue.

Le secteur de l'automobile français est dans une situation grave, que ce soit sur le plan de l'emploi ou des conditions de travail. Les voitures sont de plus en plus lourdes et de plus en plus chères, en partie à cause d'un cadre réglementaire français et européen néfaste. Nous avons lutté contre le fait que les objectifs d'émission de gaz à effet de serre fixés aux constructeurs soient proportionnels au poids des voitures car cela a poussé à les rendre de plus en plus lourdes et de plus en plus chères mais nous avons échoué. Si nous avions été à l'époque mieux organisés – avec les syndicats, les associations de consommateurs, etc. –, peut-être aurions-nous gagné. Donnons-nous alors les moyens de mener les prochains combats, par exemple pour la production d'un petit véhicule électrique abordable fabriqué en France,



mais pour cela, nous avons besoin de changer les règles et de le faire ensemble. Le mouvement contre la réforme des retraites a montré une unité syndicale remarquable; si nous pouvions la reproduire, nous serions plus efficaces.

Au-delà des transports, ce type d'initiative serait utile dans tous les secteurs de l'industrie. L'Union européenne vient par exemple d'instaurer un ajustement aux frontières sur les émissions de gaz à effet de serre. Autrement dit, quand on importera en Europe une tonne d'acier ou de ciment, il faudra payer pour les émissions que sa production aura généré à l'étranger, mais il reste beaucoup de choses à négocier sur cet ajustement, par exemple à définir les industries qui seront couvertes. Il serait bon que nous arrivions à en discuter ensemble et, si possible, à défendre des positions communes. Je vous dis donc



encore merci et à très bientôt.

Jean-François JUILLARD,
directeur général de
Greenpeace France

Cette journée est un point d'étape mais elle est aussi l'aboutissement de travaux menés depuis plusieurs années par les organisations environnementales, les organisations de solidarité internationale, les organisations de lutte contre la précarité et les syndicats. Depuis ces quelques années, nous avons appris à nous connaître, à échanger, à comprendre le point de vue et de l'autre et je pense que nous avons beaucoup progressé sur ce point. Cela n'a l'air de rien mais réunir sur une même banderole les logos de Greenpeace, Réseau Action Climat et de la CGT était encore inimaginable voici quelques années. Aujourd'hui, cela apparaît comme quelque chose de naturel, ou du moins souhaitable. En ce sens, il s'agit donc d'un vrai aboutissement.

Mais c'est aussi un point d'étape car rien n'est terminé. Plusieurs d'entre vous ont évoqué le rapport de force nécessaire pour l'emporter à la fin et transformer les choses. Personne ne connaît la recette secrète pour l'emporter mais ce qui est sûr, c'est à chaque fois que nous nous mettons ensemble, nous faisons plus peur qu'en étant chacun de son côté, et nous l'avons vu à d'innombrables reprises. Cela ne veut pas dire que nous devons tout faire ensemble mais à chaque fois que nous le pourrons, lutter

ensemble permettra d'aller bien plus vite vers les victoires que nous espérons. Greenpeace souhaite en tout cas poursuivre ce travail avec la CGT et d'autres syndicats.

51





ACCOMPAGNEMENT SOCIAL

Chômage, divorce, handicap, dépendance, maladie... Les sources de fragilité sont nombreuses.

Chez Malakoff Humanis, nous proposons un accompagnement social pour vous aider vous et vos salariés à faire face aux moments difficiles. Ils bénéficient des solutions concrètes pour :

- **améliorer le quotidien** d'un proche en situation de Handicap,
- rester aux côtés d'un enfant gravement malade ou aider un parent dépendant grâce à **un coup de pouce financier***,
- **bénéficier des conseils** de nos experts en accompagnement social.

* Nos aides sont attribuées sous conditions d'éligibilité et en complément des dispositifs publics.

Découvrez tout l'accompagnement dont vous bénéficiez en scannant ce QR code



SANTÉ - PRÉVOYANCE - RETRAITE - ÉPARGNE

