



Fin de la vente des véhicules les plus polluants : en faire un enjeu de réindustrialisation et de justice sociale

Pour un développement humain durable

Fiche n° 2

Dans son titre 3, article 25, la loi climat fixe la fin de la vente des véhicules les plus polluants (émettant plus de 123 g de CO₂ par kilomètre) en 2030. À compter de cette date, seules les voitures électriques et hybrides pourront être vendues. Parallèlement, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE) vont se généraliser dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants pour interdire à la circulation fin 2024 les véhicules disposant des vignettes Crit'air 3, 4 et 5 (article 27).

La seule alternative envisagée par le projet de loi est l'usage du vélo : élargissement de la prime à la conversion aux vélos électriques, extension du bonus pour l'acquisition de vélos cargos par les entreprises, incitations à développer les pistes cyclables ou les aires de stationnement, intégration du développement de parcs-relais sécurisés dans les plans de mobilité... Toutefois, **l'usage du véhicule est l'expression de la liberté de circuler et répond à un besoin**, non forcément à un choix, pour notamment assurer les parcours entre le domicile et le travail ou un établissement scolaire et ce, particulièrement **dans les territoires où l'accès à des modes de transports alternatifs a été délaissé**.

Répondre à l'urgence de réduire les émissions de gaz à effet de serre générés par le transport routier des personnes doit donc nécessairement, dans le même temps, offrir une alternative à la voiture individuelle et rendre accessible à tous l'acquisition d'un véhicule propre d'ici 2025.

Par conséquent, pour que cette mesure relative au « verdissement du parc automobile » ait du sens et une portée réelle sur le long terme, il faut :

- un plan d'investissement pluriannuel massif sur la période 2021-2030 dans le transport ferroviaire ;
- réduire la TVA sur les billets de train ;
- désenclaver les territoires avec une offre publique de transports collectifs ;

- renouveler le parc automobile en rendant accessible l'achat d'un véhicule propre à l'ensemble des ménages, et notamment aux plus modestes dont près de 90 % achètent leur véhicule d'occasion (prêt à taux 0, baisse de la TVA pour l'achat d'un véhicule neuf, baisse des marges des constructeurs et du prix des véhicules).

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DU PARC AUTOMOBILE PEUT ÊTRE UN MOTIF FORT DE RÉINDUSTRIALISATION ET DE VALORISATION DES EMPLOIS DANS TOUTE LA FILIÈRE.

La filière automobile est de longue date fragilisée, **non en raison de la transition écologique, mais en raison d'un manque d'investissement en recherche et développement et de la volonté des grands groupes d'augmenter leurs bénéfices en délocalisant tout ou partie de la fabrication à l'étranger pour un bas coût social.**

Ainsi, les effectifs de la construction automobile se sont réduits chaque année depuis le début des années 2000, à l'exception d'un bref palier en 2011. Au total, **76 500 emplois ont ainsi été sacrifiés, soit une diminution de 28,7 %, entre 2008 et 2019. Depuis**



janvier 2020, 13 000 postes ont été supprimés dans la filière. Toutefois, les **besoins de production actuels exigent le maintien et la création d'emplois dans la filière.** De même, le **développement numérique** (logiciels, intelligence artificielle, sécurité informatique etc.) mais aussi **l'électrification** (électronique de puissance, électronique embarquée, électrochimie, technologies de production) ainsi que **la réduction de l'impact environnemental de la filière** (dépollution, filtration, fixation du CO₂, économie circulaire) appellent de **nouvelles compétences et une évolution des métiers.**

Il s'agit donc d'une décision politique:

- soit **poursuivre dans la voie du démantèlement de la filière** automobile avec la perte annoncée de 32000 emplois entre 2020 et 2025;
- soit **rompre avec la logique libérale en cours du moindre coût** pour entamer une véritable transition sociale et écologique en **relocalisant les volumes de production** dans le territoire national et en donnant **les moyens financiers à hauteur de l'enjeu dans la recherche et développement.**

Ce scénario permettrait **de contenir les pertes d'emplois et d'en créer de nouveaux**, mais aussi **d'affiner la stratégie industrielle pour qu'elle soit durable et cohérente en termes sociaux et environnementaux.**

En effet, **la stratégie « tout électrique » est un non-sens économique, social et environnemental:** les batteries, pour la plupart lithium-ion, nécessitent l'extraction massive de minerais rares qui sont déjà causes de pollutions importantes notamment en Chine, et qui viendront nécessairement à s'épuiser.

Il faut donc **élaborer une stratégie sur le long terme et équilibrée:** la fabrication de moteurs électriques, le développement de moteurs thermiques aux biocarburants et la complémentarité entre moteur électrique et moteur thermique (moteurs hybrides).

Il faut **créer une filière « batterie française » intégrant le recyclage** pour ne plus être dépendant de pays peu vertueux en matière sociale et environ-

LE CAS RENAULT

- aujourd'hui: pas une seule Clio n'est produite en France alors que c'est l'un des modèles les plus vendus sur le territoire national;
- la Clio V est assemblée en Turquie et produite en Slovénie, là où les salariés travaillent entre 45 et 48 heures par semaine et là où l'énergie est particulièrement carbonée;
- en 2018, 244 000 Renault et 141 000 Renault-Dacia ont été produites en Slovénie, en Roumanie et en Espagne pour être réimportées en France;
- relocaliser sur le territoire national la construction des véhicules c'est:
 - préserver et créer de l'emploi: 1 million de Renault produites en France permettraient la création de 4 000 CDI,
 - favoriser une fabrication écologique: c'est supprimer la réimportation des véhicules français fabriqués à l'étranger qui augmente conséquemment l'empreinte carbone du véhicule produit,
 - contraindre le fabricant et le consommateur à leur responsabilité sociale et environnementale en cessant le recours à une main-d'œuvre étrangère bon marché parce qu'exploitée et soumise à des risques sociaux inacceptables;
- la CGT Renault a élaboré un prototype de petit véhicule électrique populaire dédié à l'usage quotidien, qui peut être entièrement produit en France et dont le coût n'excéderait pas 15 000 euros: les travailleurs possèdent le savoir-faire, les compétences et la volonté de produire des véhicules propres tant dans leur fabrication que dans leur usage.

nementale. **L'État doit contrôler l'octroi de subventions,** tels que le Crédit impôt recherche (CIR), et **sanctionner leurs détournements** afin qu'elles soient réellement investies dans l'industrie française et que les donneurs d'ordres confortent et développent l'emploi local.

L'État doit suspendre les versements de fonds publics aux entreprises qui délocalisent et licencient, et les contraindre à un remboursement.