

Si l'Électrique est si fantastique,

Pourquoi Renault réclame-t-il le report de la fin du Thermique à 2040 ?

Les discours de nos grands patrons apparaissent de plus en plus contradictoires :

- Renault annonce des **bénéfices « record »** au premier semestre 2023 (2 milliards d'euros en 6 mois) mais il n'y aurait **pas assez d'argent pour investir** dans la reconversion de sites comme Lardy : il faudrait louer le L48 et bientôt le PIM pour que des entreprises sous-traitantes y investissent à la place de Renault.
- Renault ferait une **marge à « 5 chiffres »** (soit plus de 10 000 euros) sur chaque Megane mais l'Électrique **ne serait pas rentable avant 2025**, au plus tôt.
- **Renault ne vendra que des véhicules Électriques en 2030** en Europe mais L. de Meo « veut **reporter l'interdiction des thermiques à 2040** » sur le même continent parce qu'il craint une **crise généralisée** provoquée par des milliers de suppressions d'emplois.
- **Renault ne jure que par l'Électrique** mais, d'après son Président J.-D. Senard, le « **moteur thermique en a pour 70 ans** » et doit être **une alternative en Europe** également si la Chine met à exécution ses menaces concernant la fourniture de matières premières.
- Le **passage à l'Électrique serait inéluctable** pour réduire les émissions de CO₂ mais des **carburants de synthèse neutres en carbone** alimentant des moteurs thermiques pourraient finalement ne coûter qu'entre 1 et 1.5 euro/L d'ici 2027 d'après J.-D. Senard.
- Pour les véhicules Électriques, le salut viendrait d'une **politique de la « marge »** plutôt que du « volume » (vendre peu mais cher) mais Renault et d'autres constructeurs européens se plaignent de **l'arrivée massive de véhicules de marques chinoises bien moins chers** ou de la **baisse des prix de Tesla**.

RENAULT VEUT REPORTER L'INTERDICTION DES THERMIQUES À 2040

PUBLIÉ LE 31 JUILLET 2023 À 17:35 MIS À JOUR LE 31 JUILLET 2023 À 17:35 PAR STÉPHANE BIZET



Crédit photo : DR
Le patron du groupe Renault propose de repousser l'interdiction des voitures thermiques en 2040 et de ne pas introduire la norme Euro 7.

Comme souvent, ces contradictions apparentes proviennent de la différence entre le discours tenu par les dirigeants du système économique (« nous protégeons l'environnement et les emplois ») et la réalité de leur objectif principal (« nous protégeons les profits de nos grands actionnaires »). Ces tensions entre le discours affiché et l'absurde réalité du système économique actuel pèsent lourdement sur l'avenir des 10 000 salariés de la future entité Ampere. Elles ont déjà des répercussions, notamment pour les salariés de Douai qui sont mis en chômage partiel plusieurs semaines par mois.

Alors, qu'en est-il : l'Électrique, est-ce si fantastique ? Mais surtout pour qui : pour la « planète » ? Pour les besoins de mobilité de la population ? Pour les salariés ? Pour les grands actionnaires ?

Renault, Ampere et Horse : J.-D. Senard dévoile le pot aux roses...

Lors des journées La Tribune de juillet 2023, le Président de Renault a tenu des propos bien différents de ses habituelles déclarations d'amour à l'électrique. « *Le moteur Thermique va continuer à vivre pendant au moins 70 ans* ». Les carburants alternatifs « *ramenés à 1 à 1.5 €/L, les grands experts qui nous accompagnent disent que c'est possible* » et « *cela va arriver plus tôt qu'on ne le croit : peut-être que dans 4, 5, 6 ans, on y sera* ». Et il a poursuivi en disant qu'il faut préparer une alternative au 100% Électrique en 2035 en Europe « *si nous avons le moindre doute sur le fait d'avoir toute l'énergie nécessaire, abordable et en quantité, sur les matériaux, les crises géopolitiques* ». Tout cela car il a « *comme devoir de protéger les salariés du groupe* ». Mais alors, pourquoi avoir délocalisé l'ensemble des développements Thermiques et Hybrides vers l'Espagne et la Roumanie ? Pourquoi avoir revendu les connaissances, les compétences, les brevets, les technologies à Geely et Aramco au sein de Horse ? Pourquoi se séparer des salariés des RTx qui basculent dans cette entreprise et ne feront plus partie du groupe Renault ?

En réalité, ses déclarations, tout comme la demande par L. de Meo de décalage de l'interdiction des moteurs thermiques à 2040, montrent que Renault prépare en sous-main son plan B au tout-électrique : la poursuite du thermique mais sans activité en France. Une délocalisation vers des pays aux salaires plus faibles, justifiée par le miracle écologique de l'électrique : une nouvelle casse sociale maquillée en beau conte de fées !

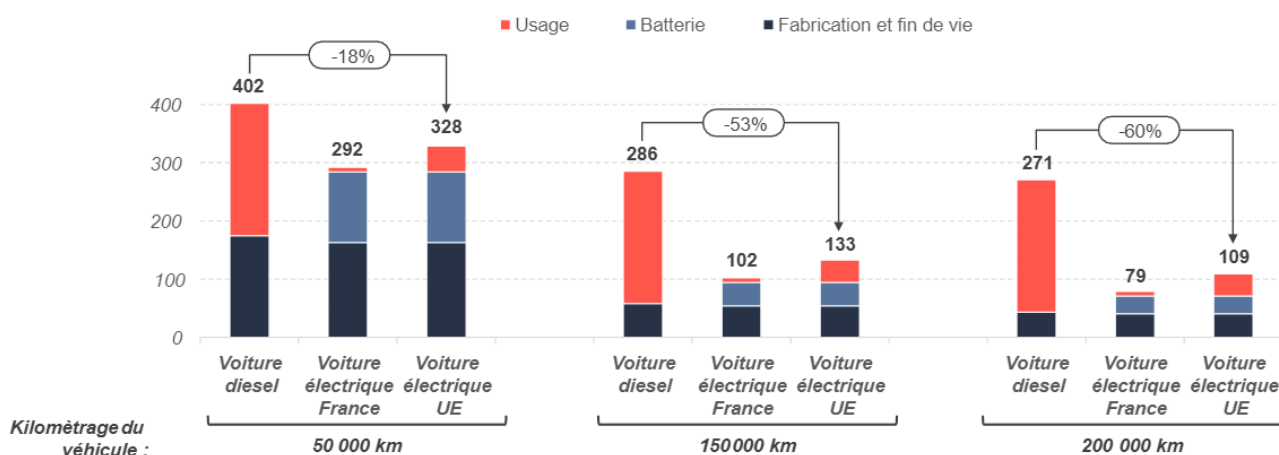
1/ L'impact environnemental des véhicules Electriques

Les véhicules électriques sont parfois présentés comme des véhicules « 0 émission ». Pourtant, lorsqu'on prend en compte l'ensemble de la vie d'un véhicule depuis le berceau à la tombe (voire même dans des vies postérieures avec le recyclage !), le slogan publicitaire part en fumée.

Produire un nouveau véhicule, cela émet des gaz à effet de serre. **Produire un véhicule électrique, ça en émet plus que produire un véhicule thermique, essentiellement à cause des batteries.** D'autant plus que ces batteries sont très majoritairement fabriquées en Chine, dont l'industrie est encore très « carbonée ». Et même quand les batteries sont assemblées en Europe, les matières premières ont été raffinées en Chine.

Une fois les véhicules produits, tout dépend ensuite du « mix énergétique » de la production d'électricité du pays dans lequel le véhicule roule.

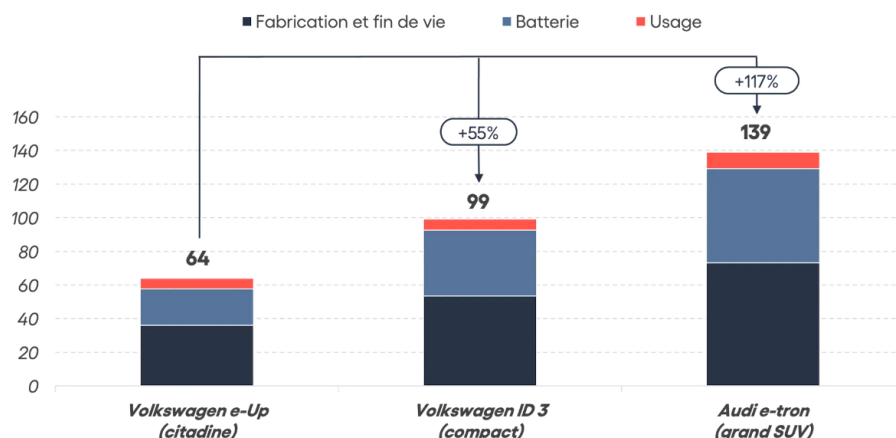
Au final, des chiffres différents circulent quant au **kilométrage à partir duquel un véhicule électrique a une empreinte carbone plus faible qu'un véhicule thermique équivalent.** Le constructeur Polestar (Volvo) dit 80 000 km en Europe. Le cabinet indépendant Carbone 4 dit **30 000 à 40 000 km en France** (avec ses 78% de nucléaire dans la production d'électricité), étude datant de 2020. Mais pour la Chine (et ses 74% d'électricité issue des centrales à charbon), ce serait au moins 180 000 km !



Empreinte carbone moyenne d'une voiture vendue en 2020 en fonction de son kilométrage – Segment D | gCO₂e/km

Source : Carbone 4

La comparaison entre les différentes motorisations ne suffit pas. Car, il y a une tendance actuelle qui pèse... lourd : la mode des SUV ! **Produire et faire rouler un SUV de plusieurs tonnes, cela représente bien sûr une empreinte carbone bien plus important que de produire et faire rouler un plus petit véhicule** (plus du double selon la même étude du cabinet Carbone 4).



Empreinte carbone moyenne de voitures électriques en France en fonction du modèle - 150 000 km | gCO₂e/km

Carbone 4

L'opinion est amenée à clouer le thermique au pilori mais la tendance actuelle de la plupart des constructeurs à vendre des SUV à forte marge (électriques ou pas) plutôt que des petits véhicules est souvent passée sous silence.

2/ La satisfaction des besoins de mobilité de la population

Tout le monde le sait, l'autonomie actuelle de l'électrique ne permet pas de répondre à tous les besoins en termes de mobilité : longs déplacements, départs en vacances, etc. Le déploiement du réseau de bornes de recharge reste insuffisant et des questions se posent encore quant à la production d'électricité nécessaire à une bascule totale à l'électrique.

Dans un système capitaliste où l'initiative privée et la recherche de profits prédominent, les questions fondamentales de l'aménagement du territoire, de la localisation de la production ou des transports publics ne sont pas réglées par la délibération collective prenant en compte les intérêts de la majorité de la population. Car, **pour réduire réellement la pollution due aux transports, il faudrait réduire la distance domicile-travail** en diminuant le loyer ou le prix des logements (situation particulièrement sensible en région parisienne où les emplois sont concentrés dans des zones inabornables pour le logement des travailleurs), **il faudrait produire près des lieux de consommation et pas là où les salaires sont les plus faibles, il faudrait orienter les transports en commun pour satisfaire tous les usages nécessaires à la population** (des trains moins chers pour les vacances, des transports entre villes de banlieue, etc.) **plutôt que seulement pour amener des salariés sur leur lieu de travail ou des touristes vers les aéroports !**

Réduire cela à un simple débat technologique (thermique ou électrique), c'est une façon pour les « grands » de ce monde de faire diversion quant aux raisons de la crise écologique. **La sauvegarde de la planète est compatible avec une mobilité qui réponde aux besoins essentiels de la population mais pour cela, il faudra remettre radicalement en cause les mécanismes du marché et la course effrénée aux profits.**

3/ Des subventions et des « bonus écologiques » pour sauver nos emplois ?

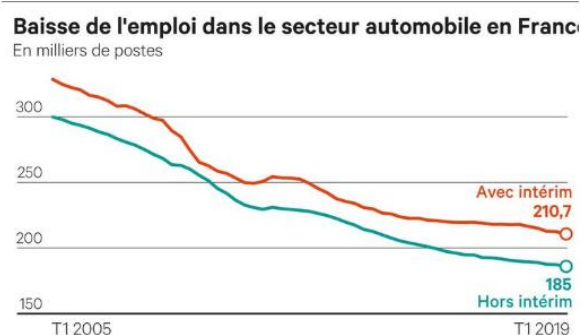
Les patrons de l'automobile sortent la sulfateuse dans les médias. Imposer une nouvelle norme EU7 aux véhicules thermiques et hybrides, ce serait suicidaire. Imposer l'électrique en 2035 et ne pas orienter les subventions vers les seuls constructeurs européens, ce serait dérouler le tapis rouge « aux Chinois ».

Ils se targuent même de prévenir une crise généralisée causée par les centaines de milliers d'emplois que ces choix supprimeraient en Europe. « *Filez-nous du fric ou, sinon, on fait un malheur* » : **si vous avez l'impression que vos emplois sont victimes d'une prise d'otages, vous avez raison.**

Ce discours est accompagné d'une petite musique fataliste qui nous dit que l'électrique nécessiterait moins d'emplois que le thermique (jusqu'à 40% en moins... sans que l'on sache comment ce chiffre a été construit et ce qu'il prend en compte). Mais, quand on regarde la chaîne entière de production (des matières premières, batteries aux moteurs en passant par l'électronique de puissance), on peut sincèrement en douter. Cette discussion n'a d'ailleurs pas de sens si l'on met de côté l'évolution technologique des produits (pour répondre aux normes de dépollution ou aux besoins des clients) et les gains de productivité (liés à l'automatisation dans les usines par exemple). **On fait maintenant beaucoup plus avec beaucoup de moins de monde et cela n'a rien à voir avec l'électrique !**

Imaginez : avec les moyens actuels, combien faudrait-il de salariés pour développer un moteur thermique d'avant la norme EURO 1, sans pot catalytique et avec peu d'électronique ? Avec les moyens actuels, combien faudrait-il de salariés pour produire une 4L des années 1960 et une R5 des années 1970... thermiques ? Plus de monde que les futures 4L et R5... électriques ?

Il n'y a pas eu besoin de la transition vers l'électrique pour détruire des emplois. Ainsi, 115 000 emplois ont été supprimés en France dans le secteur automobile en 14 ans (entre 2005 et 2019). Alors, quand les officines patronales comme « l'Observatoire de la Métallurgie » prédisaient en 2021 que 100 000 emplois seront menacés d'ici 2035 (soit 14 ans plus tard) par le passage à l'électrique, on peut se dire qu'ils savent de quoi ils parlent ! Il ne s'agirait en réalité que de la poursuite de la tendance qu'ils ont imposée à coup de gains de productivité, d'augmentation des cadences et de délocalisations depuis le début du siècle.



Electrique ou pas, la question que l'on devrait se poser c'est pourquoi et comment on produit des biens de consommation. **Et même s'il y avait besoin de moins de travail, pourquoi ne pas réduire le temps de travail et les cadences infernales des usines plutôt que de supprimer des emplois !**

Quel monde voulons-nous ? Un monde où l'on doit travailler 40h par semaine sans pouvoir au final se payer une Megane Electrique, ou un monde où travailler 25h suffirait à se payer un véhicule léger, durable et accessible ? Ne serait-il pas préférable que le progrès technique améliore l'existence en réduisant le temps de travail et les cadences plutôt que de permettre toujours plus de « business » (priorité de L. De Meo). Encore une fois les mécanismes de marché poussent à la surenchère technologique plutôt qu'à la simple réponse aux besoins de mobilité. Et la mode actuelle du néo-rétro n'est pas, pour nos stratèges aux commandes, l'occasion de revenir à une époque aux besoins plus simples !

4/ Ils ne préservent ni l'environnement, ni les emplois mais... les profits !

La construction d'usines de batteries, la recherche et le développement sur l'électrique, cela demande des moyens financiers importants. C'est pour cela que les résultats financiers actuels « record » de Renault ou Stellantis ne préjugent pas des profits que les constructeurs réaliseront quand ils ne vendront que des véhicules électriques en Europe. Ils refusent actuellement de produire en France des voitures abordables pour la majorité de la population, malgré les promesses du Président Macron du « leasing » à 100 €/mois. Dans le même temps, et maintenant qu'ils ont délocalisé le thermique, ils cherchent à en repousser l'interdiction en Europe à plus tard, avec des normes environnementales inchangées : ils aimeraient pouvoir exploiter jusqu'au bout leur système de production de véhicules thermiques, amorti depuis longtemps et qui ramène un maximum de profits.

Les constructeurs chinois, vilipendés parce qu'ils vont « inonder » l'Europe avec leurs modèles électriques, ont investi massivement dans cette technologie depuis 10 ans (alors que Renault s'est arrêté à la Zoé et que PSA n'a fait que décliner certains modèles en électrique). Les salaires sont bien sûr trop faibles pour les travailleurs chinois (et les nôtres sont écrasés par l'inflation) mais l'avance des constructeurs chinois en termes de rentabilité vient surtout d'un effet de volume qui s'est construit sur plusieurs années grâce à une vision et des investissements sur le long terme.

Aujourd'hui, les constructeurs européens se tournent vers l'Union Européenne et leurs Etats respectifs en réclamant des subventions et des aides pour l'achat de leurs véhicules. Ce sont les mêmes qui, pendant des dizaines d'années, ont prôné l'ouverture des frontières pour imposer une concurrence entre les travailleurs des différents pays afin de baisser les salaires. **Ils ont délocalisé la production et la recherche et développement en Espagne, en Roumanie et au Maroc, ce qui a engendré des milliers de suppressions d'emplois en France. Et maintenant, ils réclament un « protectionnisme » au travers de bonus réservés aux véhicules européens pour, soi-disant, protéger nos emplois ?**

Ces mesures protectionnistes engendreront des sanctions de la part des autres pays. Les tensions commerciales se transforment déjà en tensions géopolitiques et alimentent des conflits armés. La récente limitation par la Chine de l'exportation de métaux critiques pour l'électronique (germanium et gallium) en est un exemple. Alors, quand le Président de Renault avoue que « *les guerres du futur sont des guerres de matières premières* », il y a de quoi être inquiets pour nous comme pour nos enfants !

Lier la défense de nos emplois à la question écologique

Les solutions prônées par les grands patrons et les gouvernants nous mènent à la catastrophe. Protectionnisme ou concurrence « libre et non faussée », rien ne changera tant que la loi du profit décide de tout. Les salariés de l'automobile doivent faire entendre leur voix plutôt que de s'en remettre à ceux qui défendent avant tout les intérêts des grands actionnaires.

Sans notre travail (dans les usines et les bureaux d'études), leur système économique ne peut pas tourner. Mais ceux qui le contrôlent nous amènent dans le mur. Pourtant, notre travail devrait être utile pour satisfaire les besoins de mobilité de la population tout en préservant l'environnement. C'est ce que nous souhaitons mettre en avant quand nous défendons nos emplois face à la casse sociale qui a, depuis octobre 2018, détruit la moitié des effectifs du site de Lardy.

Contact : cgt.lardy@renault.com / Facebook : [CGT.RENAULT.LARDY91](https://www.facebook.com/CGT.RENAULT.LARDY91)

La CGT Lardy : syndicat de site pour tous les salariés du CTL

RENAULT – PRESTATAIRES – INTERIMAIRES – APR – ETAM - CADRES.

