



## TRANSFORMATION DE LA MOBILITÉ

Conférence de presse du mercredi 7 septembre 2011  
Elus Europe Ecologie les Verts du Conseil Régional Nord Pas de calais

### Dossier de presse

Le 8 septembre se tient au Conseil régional un colloque sur l'industrie automobile, l'industrie ferroviaire.

Ce colloque pose la question de l'industrie, mais au delà, nous voulons le réinscrire dans son contexte. En effet, la réflexion sur la mobilité est indissociable de celle sur l'industrie des transports, et inversement.

En ce moment, la question est toujours posée de l'avenir de Sevelnord et de ses salariés. A ces fermetures de sites par les industriels, les écologistes cherchent des réponses, proposent des alternatives. C'est un des objets de cette conférence.

Les industriels nous présentent leurs axes de développement basés sur leur vision à court terme des marchés et de leurs profits. Nous offrons une vision politique de long terme de la mobilité, pour le profit des habitants. Quand nous estimons que les 2 sont compatibles, nous soutenons les industriels. Lorsque nous estimons que l'intérêt des habitants n'est pas garanti sur le court ou long terme, nous proposons des alternatives et refusons d'utiliser l'argent public au profit des seuls industriels.

Une remarque de forme : ce colloque est déséquilibré. Nous y entendrons beaucoup de grands patrons, peu de syndicalistes, il n'y aura pas d'expression des groupes politiques, pas de représentations des usagers des transports. Nous insisterons pour qu'usagers et citoyens soient mieux représentés, lors des prochains débats. Et que la parole ne soit pas exclusivement masculine.

La question de la mobilité est essentielle, dans la transformation de la société, car la mobilité actuelle est insoutenable pour la planète, et souvent difficile à vivre au quotidien pour de nombreux habitants de la région.

Nous aborderons donc deux sujets aujourd'hui:

- ⇒ Notre vision de la mobilité, sa nécessaire transformation profonde. Car il ne peut y avoir de réflexion sur l'industrie des transports déconnectée d'une vision de la mobilité.
- ⇒ Nos souhaits en terme de politique régionale sur les sujets de l'industrie automobile et de l'industrie ferroviaire.



## TRANSFORMATION DE LA MOBILITÉ

Conférence de presse du mercredi 7 septembre 2011  
Elus Europe Ecologie les Verts du Conseil Régional Nord Pas de calais

### Notre vision de la mobilité

#### Le modèle actuel est insoutenable

Pollutions & énergie	
Emprise foncière	
Coûts en hausse	double peine pour les plus faibles économiquement
Santé	stress, confort
Anticipons	une bascule vers les collectifs est indispensable

Nos souhaits de politique régionale sur les sujets de l'industrie automobile et de l'industrie ferroviaire.

#### Investissons dans le ferroviaire car le fer est préférable à la route

##### Mais sous conditions

- ⇒ un risque est identifié
- ⇒ nous émettons des réserves
- ⇒ des opportunités
- ⇒ un plan fret ambitieux

- Condition 1 : favoriser le tissu de PME
- Condition 2 : des conditions sociales favorables pour les salariés
- Condition 3 : la coopération pas la compétition des régions entre elles.
- le taux d'équipement actuel très important des collectivités en rail
  - ⇒ le rapport de force nous est très défavorable face aux industriels, pèse t'on malgré nos subventions ?
  - ⇒ quels engagements prennent les industriels ?
  - ⇒ aucune subvention n'a jamais empêché une délocalisation dans une économie mondialisée.
  - ⇒ de gros besoins en maintenance, et nous avons un savoir faire dans la région
  - ⇒ il y a de la déconstruction à réaliser
  - ⇒ tramway, tram train, métro se développent
  - ⇒ faisons mettre en œuvre des conditions tarifaires favorables pour le fret
  - ⇒ faisons casser la logique anti swing de la sncf



## TRANSFORMATION DE LA MOBILITÉ

Conférence de presse du mercredi 7 septembre 2011  
Elus Europe Ecologie les Verts du Conseil Régional Nord Pas de calais

### Engageons la reconversion de l'« automobile classique »

Car le modèle est insoutenable

- ⇒ allons vers les transports collectifs routiers
- ⇒ allons vers automobiles non thermiques (qui ne seront qu'une part de la mobilité de demain) – voir focus ci dessous
- ⇒ allons vers une reconversion totale hors secteur automobile pour certains salariés

### Engageons plus de crédits pour accélérer la transformation de la mobilité

Le changement doit être anticipé et le rythme du changement doit s'accélérer

- ⇒ renforçons les études en psychologie sociale.
- ⇒ A inclure par exemple dans itrans, avec un budget significatif.
- ⇒ renforçons la communication sur les alternatives à l'automobile.
- ⇒ Développons l'Ingénierie d'interconnexion : outils de covoiturage, d'étude de flux, de propositions d'alternatives, ingénierie 2.0
- ⇒ Etudions l'impact de l'évolution des conditions tarifaires pour favoriser le collectif,
- ⇒ renforçons encore le maillage collectif et l'intermodalité
- ⇒ faisons la promotion de l'usage rail-vélo
- ⇒ cassons l'image du plus vite plus loin plus souvent pas cher = bonheur, nous allons promouvoir les déplacements responsables et sobres



## TRANSFORMATION DE LA MOBILITÉ

Conférence de presse du mercredi 7 septembre 2011  
Elus Europe Ecologie les Verts du Conseil Régional Nord Pas de calais

### *Focus véhicules non thermiques*

**Diversifier les modes de transports, en réduisant le nombre de voitures particulières, avec un parc limité de véhicules électriques**

Aujourd'hui, une voiture électrique nécessite 40 g de CO<sub>2</sub> par km pour sa construction, comme une voiture thermique, et 100 g pour rouler, avec une « électricité moyenne européenne » contre 140 g pour une voiture classique. Avec de l'électricité nucléaire « pure », le bilan n'est que de 10 g, mais combien pèsent les déchets radioactifs ?

Pour EELV, une ville durable - où la mobilité urbaine s'organiserait autour de transports en commun accessibles, de vélos ou de véhicules partagés - est possible. Dans son programme aux Européennes 2009, Europe Écologie proposait un contrat de conversion écologique de l'industrie automobile en échange des aides publiques. Brider la puissance, construire des véhicules qui consommeraient moins, remplir les voitures, tels en seraient les termes, et ne recourir à l'électricité dans le domaine des transports que si la production d'électricité en Europe était massivement redirigée vers les énergies renouvelables.

La sobriété énergétique a plusieurs visages et la voiture électrique peut trouver sa place sur le long terme, au sein d'une politique commune de la mobilité et des transports en Europe. En revanche, miser sur elle à court terme comme voiture individuelle de masse, et à grand renfort de publicités, n'est ni réaliste, ni durable.

A court terme, pour les enjeux de santé publique, il importe en priorité de renforcer les normes européennes d'émission et de revenir sur les objectifs fixés en 2008, affaiblis par le lobby des constructeurs automobiles et par l'Allemagne, avec la bénédiction de la France, président alors l'Union européenne. Dans ce contexte, le développement de véhicules électriques utilitaires serait complémentaire et adapté à un usage urbain et efficace.



## TRANSFORMATION DE LA MOBILITÉ

Conférence de presse du mercredi 7 septembre 2011  
Elus Europe Ecologie les Verts du Conseil Régional Nord Pas de calais

### Conclusion

Le modèle actuel est, nous l'avons vu, insoutenable pour l'homme et la planète.

Les questions posées demain en colloque sur l'industrie automobile et ferroviaire amènent à la question de la mobilité de demain. Celle-ci sera sobre, au niveau énergétique, collective, intermodale : on passera d'un mode de transport collectif à l'autre, en alternance avec les modes doux. Elle sera interconnectée: ces passages seront facilités par la mise en œuvre de services électroniques permettant de choisir les meilleurs modes de transports, en instantané. Elle sera une mobilité de service, où l'on louera, empruntera des modes de transports sans forcément les posséder. Elle sera rapide, quand le collectif aura permis de dé-saturer les routes et les centres-villes. Elle sera économe, quand nous n'aurons plus à acheter le moyen de transport, ni à en faire le plein de carburant. Elle sera socialement plus juste, quand chacun empruntera le collectif, que les investissements seront faits pour tous. Elle créera peut-être du lien, quand nous sortirons de la solitude de notre voiture.

Pour aller à cette mobilité souhaitée, nous avons des décisions politiques à prendre aujourd'hui. Nous devons gérer la transition entre les 2 modèles : celui d'hier et celui de demain.

Nos choix sont clairs, et très concrets: investir sous conditions dans le ferroviaire, aider à la mutation de l'industrie automobile, dialoguer avec les usagers, repenser l'espace des villes, du travail, des services, des loisirs, investir pour accélérer les mutations, travailler sur les comportements individuels et collectifs, soutenir les initiatives, faire émerger l'innovation et communiquer pour expliquer où nous sommes, où nous allons, comment nous y allons.

Vous le voyez, nous sommes dans le concret, dans la réalité de notre région.

Pour continuer cette exploration de nos futurs et des décisions d'aujourd'hui qui comptent pour nos futurs, nous vous donnons rendez-vous dans quelques semaines, pour poursuivre l'échange autour de la question du SRCAE : le Schéma Régional Climat Air Énergie de la région.



## TRANSFORMATION DE LA MOBILITÉ

Conférence de presse du mercredi 7 septembre 2011  
Elus Europe Ecologie les Verts du Conseil Régional Nord Pas de calais

### Quelques données clés - sources

Un rapport du centre d'analyse stratégique a été publié en juin 2011 sur la voiture de demain 258 pages :  
<http://www.strategie.gouv.fr/content/rapport-la-voiture-de-demain-carburants-et-electricite-0>

Données comité des constructeurs français d'automobile (lien ci dessous et synthèse dans les paragraphes suivants)  
<http://www.ccfa.fr/publications/tableau-de-bord-automobile/edition-no27-2eme-trimestre-2011.html>

Ventes de voitures neuves en NPdC, 6 premiers mois 2011 68989 véhicules, -2,2% vs 6 premiers mois 2010

#### Production de voitures françaises au semestre 1 – 2011

Total 3 022 934 voitures +2,2%

PSA 1 735 553 +2,4 %

Groupe Renault 1287 381 +1,9%

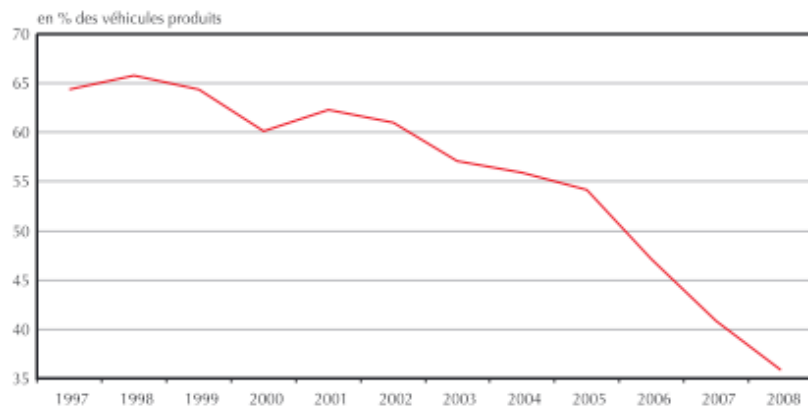
#### Production de voitures françaises en France au semestre 1 – 2011

Total 959 796 -0,4 % / 31% du total de fabrication de voitures françaises

PSA 703 800 +6,9% / 42% du total de fabrication de voitures françaises de la marque

Groupe Renault 255 996 -4,2% / 20% du total de fabrication de voitures françaises de la marque

#### 6. Part de la production en France des constructeurs français



Source : Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).



## TRANSFORMATION DE LA MOBILITÉ

Conférence de presse du mercredi 7 septembre 2011  
Elus Europe Ecologie les Verts du Conseil Régional Nord Pas de calais

### Une branche d'activité stratégique – Thierry Méot - Dossier - L'industrie automobile en France depuis 1950

Le soutien accordé par les pouvoirs publics à l'industrie automobile tient à son poids dans l'économie nationale. La part de la valeur ajoutée (VA) de la branche automobile dans la valeur ajoutée de l'ensemble des branches d'activité fléchit à 0,8 % en 2008 ; elle était de 1 % en 2006 (figure 7). Mais si l'on prend en compte l'activité générée par l'automobile dans les branches qui alimentent son processus de production (sidérurgie, plasturgie, ...), cette part est alors multipliée par quatre.

En termes d'emploi, la branche automobile occupe directement 200 000 salariés en équivalents temps plein. Les salariés des entreprises de travail intérimaire auxquels recourt l'automobile peuvent en outre représenter jusqu'à 10 % de ses propres effectifs. L'activité automobile nourrit aussi plus de 800 000 emplois dans les branches qui lui sont liées en amont et en aval, de l'énergie à la publicité ou l'assurance.

C'est la première branche d'activité pour le montant des dépenses intérieures de recherche-développement - 4,2 milliards d'euros en 2006 - devant l'industrie pharmaceutique (3,3 milliards)

**AFP** : juillet 2011 – presse : Les immatriculations de voitures neuves en France ont fléchi de 5,9% sur un an. Le repli atteint 7% pour PSA et 12,4% pour le groupe Renault, plombé par sa filiale Dacia, dont les ventes ont été divisées par deux.

**AFP** : Les ventes de voitures neuves ont encore baissé de 8,1% en juin dans l'Union européenne selon les chiffres l'Association des constructeurs européens d'automobiles (Acea). De fait, entre janvier et juin, elles se sont repliées de 2,1% par rapport à la période comparable de 2010

Les ventes de voitures électriques

<http://www.voiture-electrique-populaire.fr/actualites/ventes-voitures-electriques-france-050>

En résumé, 1000 voitures sur les 6 premiers mois, contre 1 225 084 voitures « classiques »

Et un horizon entre 0,5 et 2% du marché dans environ 5 ans. Prévisions floues et prévisions politiques supérieures aux prévisions des constructeurs.

*Source AVEM* : Si depuis 20 ans, la pollution industrielle a baissé de 45 à 65 %, la pollution due aux transports a augmenté de plus de 30 %, la cause principale étant l'accroissement du trafic automobile.

Et c'est en ville que la situation est la plus sensible, car si la pollution dépend de la topographie et des conditions météorologiques, une voiture consomme en ville quatre fois plus que sur autoroute. Les encombrements urbains contribuent ainsi pour 75 % à la pollution photochimique et pour 40 % aux retombées acides.

Selon un sondage Impact Médecin/IPSOS, les citoyens se montrent très sensibles à la pollution :

- 66 % des personnes interrogées ont le sentiment que la qualité de l'air dans leur ville s'est plutôt détériorée ces dernières années ;
- 97 % des médecins et 83 % de leurs patients s'estiment insuffisamment informés sur la qualité de l'air dans leur ville ;
- 20% des citoyens ont déjà souffert personnellement de troubles de la santé liés à la pollution



## TRANSFORMATION DE LA MOBILITÉ

Conférence de presse du mercredi 7 septembre 2011  
Elus Europe Ecologie les Verts du Conseil Régional Nord Pas de calais

### ADEME : 11 millions de tonnes de polluants émis en France chaque année dans l'atmosphère

Bien que les émissions soient en baisse régulière, chaque année en France ce sont encore plus de 9 millions de tonnes de polluants qui sont émis dans l'air par les activités humaines (industrie, automobiles, activités domestiques, agriculture, etc).

Parmi ces polluants ont trouvé notamment des oxydes de soufre et d'azote (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>), des composés organiques volatils (COV), de l'ammoniac, des particules, des métaux, du monoxyde de carbone (CO). Certains de ces polluants se transforment dans l'atmosphère et donnent naissance à d'autres polluants tels que de l'ozone et des composés acides.

Emissions 2003 en France, hors gaz à effet de serre (Source CITEPA) :

- SO<sub>2</sub> environ 0,5 millions de tonnes
- NO<sub>x</sub> environ 1,2 millions de tonnes
- COV environ 1,4 millions de tonnes
- NH<sub>3</sub> environ 0,7 millions de tonnes
- particules environ 1,5 millions de tonnes
- CO environ 6 millions de tonnes

La principale source d'émission d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) en France est la circulation automobile (environ 48% des émissions)

- **Un automobiliste français émet chaque année en moyenne 2,5 fois le poids de sa voiture en dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et la moitié de son propre poids en polluants divers**

Pour se déplacer en voiture, un français moyen parcourt 15 000 km par an. Il émet en moyenne 2,5 fois le poids de sa voiture en dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et 40 kg de polluants divers. Mais en utilisant, une voiture satisfaisant aux dernières normes antipollution (euro 4 entrée en vigueur au 1er janvier 2005) il n'émettra plus que 16kg/an de polluants. (Source: logiciel Impact, ADEME).

Néanmoins, les moyens de déplacement les plus écologiques restent toujours, par exemple, la marche à pied ou la bicyclette, autant que cela soit possible.

- **1 année de vie perdue en moyenne par chaque européen à cause de la pollution de l'air**

Les données scientifiques montrent que les effets sur la santé les plus importants attribuables à la pollution de l'air proviennent surtout de l'exposition à une pollution de fond (la pollution moyenne tout au long de l'année par exemple), plutôt que des pics de pollution. En moyenne en Europe, on estime que l'espérance de vie peut être diminuée de presque un an (moyenne : -9,6 mois) par suite de l'exposition tout au long de la vie à la pollution de l'air caractérisée par l'indicateur PM<sub>2.5</sub> (particules en suspension dans l'air d'un diamètre inférieur à 2,5 micromètres). Source INVS et étude européenne [APHEIS](#)

Site sur santé / environnement : <http://www.sante-environnement.be/spip.php?article170>

Emploi dans le ferroviaire en NPdC : 102 entreprises - 9200 emplois - source : association des industriels du ferroviaire du NPdC

Avec l'abandon de l'A24, 183 hectares de terres « libérés »