

ACCORDS BILATÉRAUX

La consommation est soumise à travers le monde à de nombreux accords bilatéraux qui définissent ou modifient les règles relatives aux échanges commerciaux. Des principes dérogatoires peuvent voir le jour, qui ont parfois un impact direct sur les consommateurs eux-mêmes...

LA VOITURE ÉLECTRIQUE RECHIGNE À PASSER AU VERT



Les premières voitures électriques ont vu le jour dès le milieu du 19^e siècle.



La lutte contre le changement climatique a sonné le glas du véhicule thermique sur le continent européen. Une mort programmée qui ouvre la voie à son successeur désigné, la voiture électrique. Mais celle-ci est encore bien trop chère pour nombre de ménages. Quant au gain écologique, il reste à démontrer. Il exige en tout cas de changer nos habitudes et de nous engager vers plus de sobriété.

53^e congrès de la CGT

INDECOSA-CGT PRÉSENTE ET VISIBLE

La dernière semaine de mars, dans la halle de Clermont-Ferrand, nous avons vécu une semaine importante pour l'avenir de notre organisation syndicale. Réunis pour le 53^e congrès de la CGT, les congressistes sont repartis avec un appel : « Uni.e.s et rassemblé.e.s dans la lutte » et une nouvelle direction confédérale animée par Sophie Binet, nouvelle secrétaire générale.



“NE PAS FAIRE L'IMPASSE SUR LA FORMATION DE NOS MILITANTS ET L'ENSEMBLE DE NOS DIRIGEANTS DÉPARTEMENTAUX ET NATIONAUX”

Indecosa-CGT était présente avec un stand. Pendant cinq jours nous avons rencontré, discuté avec les syndiqués de la CGT, nous leur avons remis l'ouvrage « le livre de la consommation » réalisé spécialement pour cet événement.

En concentrant nos forces sur la communication (site internet, remise des cartes de

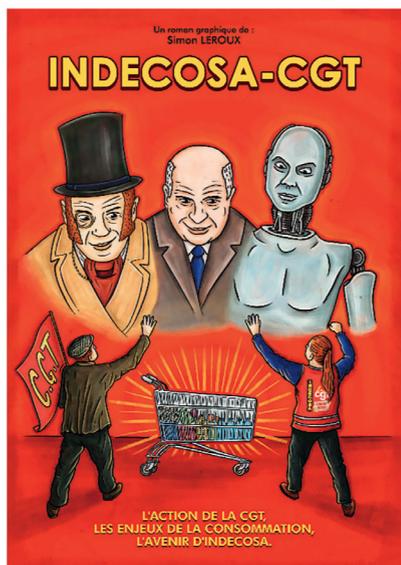
membres, infos thématiques.) et notre présence dans 70 départements, le nombre de camarades qui ne connaissent pas leur association de consommateurs et l'ensemble des champs d'intervention sur lesquels nous agissons se réduit mais sont encore nombreux. Aux secrétaires généraux d'unions départementales CGT qui n'ont pas encore leur association, nous avons proposé les formations “Découverte et présentation”.

Les autres délégués qui sont passés au stand nous ont fait un point de situation du fonctionnement de leurs associations départementales Indecosa-CGT. Trop d'associations fonctionnent uniquement sur la permanence hebdomadaire et ne vont pas à la rencontre des militants du département. Mettre Indecosa au cœur de l'activité syndicale est un objectif à tous les étages de l'organisation syndicale. Les expériences sont nombreuses et positives comme dans l'Oise, le nord ou l'Indre-et-Loire par exemple.

Créée en 1979 par la confédération CGT, Indecosa aura son assemblée générale du 9 au 13 octobre 2023. Ce sera un temps fort pour débattre, définir la feuille de route de l'association pour les 3 à 5 ans et élire un nouveau conseil d'administration national.



Aujourd'hui et plus encore demain, nous devons informer, défendre et agir avec les consommateurs, usagers, locataires, citoyens bien au-delà de nos thématiques : santé, logement, alimentation, transport, banques etc. nous devons être porteurs d'espoir et de revendications face à cette société de rentabilité financière, des inégalités en territoire et des enjeux numériques.



VOICI DONC VENU LE TEMPS D'UNE NOUVELLE RÉFORME DES RETRAITES



Une de plus sur le long et méthodique parcours de la destruction de nos droits, du saccage de notre qualité de vie. Âge de départ, annuités, taux plein, ces mots envahissent notre quotidien et le submergent. Débordant de tous nos écrans,

présents dans toutes nos conversations, ce sont clairement plus que des mots. Ce sont des injonctions à nous taire, des chiffres qui tentent de nous encercler pour mieux nous réduire au silence. Déficit supposé, nombre d'actifs pour un retraité, réserves insuffisantes.... Ces chiffres tournent dans nos esprits comme autant de mouches bourdonnantes. Ils parlent, aboient et sont censés nous écraser de leur vérité brute.

Pourtant, ce mot, retraite, n'est pas un mot du jour. Il désigne « l'état que l'on embrasse en se retirant du monde » selon le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales. Il peut décrire l'action de se mettre à l'abri au soir d'une cuisante défaite militaire. Ou le lieu même de cet abri, refuge monacal ou campagnard, signe de quiétude et de sérénité.

Pour beaucoup, il incarne ce moment, où, enfin, l'on sera libéré de la servitude de l'emploi pour assurer sa subsistance (même si on peut avoir légitimement quelques craintes quant au niveau matériel de celle-ci!). Pour un petit nombre, il représente l'angoisse de l'inactivité, de la sortie du monde des actifs, ce monde qui a été la base de leur existence.

Pourtant, la retraite est bien souvent l'inverse de l'inaction ! Elle est le temps d'une activité porteuse de sens auprès de ses pairs, au cœur même de la communauté humaine, qui en a tellement besoin.

Les associations de notre pays le savent bien, elles qui comptent en leurs rangs tant de retraités, qui ont encore tant à donner avant de s'apaiser.

Le sens de la retraite est au final bien là, bienveillant et plein de promesses. Se soustraire à la dictature du temps et de l'argent, s'apaiser, se soigner, se consacrer à autre chose. Vivre, un peu pour soi et tellement pour les autres.

Décidément, retraite est un mot bien trop chargé de sens précieux à notre part d'humanité pour le laisser à celles et ceux qui veulent le réduire à des chiffres....

François Bilem

ACTUALITÉ	P.2
Indecosa-CGT présente et visible au 53 ^e congrès de la CGT	
EUROPE	P.4
Ces accords qui impactent nos vies	
PORTRAIT	P.5
Claudie Henry, Une femme de terrain	
NATIONAL	P.6
La démocratie sanitaire en danger	
FICHE PRATIQUE	P.7
Si on traitait nos contrats d'assurance	
DOSSIER	P.8-13
La voture électrique rechigne à passer au vert	
ACTION	P.14
Alimentation : de quoi parle t-on ?	

AGENDA

15/17 mai	Formation RU
16 mai	Formation mutations du modèle économique du logement social
6 juin	Aspects juridiques des permanences
8/9 juin	CA national. Préparation de l'AG
26/28 Juin	Formation. "Rédiger un article court"
26/30 juin	Formation présentation à Rennes

DES OUTILS POUR VOUS INFORMER

Ne ratez pas ces nouveautés qui vous permettront d'être mieux informés sur l'actualité Conso'.

Un compte sur le réseau social Instagram, «Consommaction»@Indecosagct va permettre de diffuser nos actualités et prises de position auprès d'un large public, notamment les plus jeunes.

Une chaîne publique Telegram (<https://t.me/indecosa>) permet à toute personne le souhaitant d'être immédiatement informée.

Information Indecosa. Case 1-1. 263, rue de Paris- 93516 Montreuil CEDEX
Tél. : 01 55 82 84 05. email : indecosa@cgt.fr. Site : www.indecosa.fr
Directeur de la publication, Rédacteur en chef : Christian Khalifa • Rédaction dossier : Dossier : Philippe Haumont (avec Henri Cormier) • Iconographie et mise en page : Pascale Lecomte • Relecture, correction : Marie-Christine Dabrowski • Bimestriel imprimé et routé par Rivet Presse Edition, 87000 Limoges • Prix de vente : 5 euros au numéro. 6 numéros par abonnement annuel : 30 euros • N° de commission paritaire : 0425 G 86486. Imprimé sur papier recyclé.



PEFC 10-31-1345



Accords bilatéraux

CES ACCORDS QUI IMPACTENT NOS VIES

La consommation est soumise à travers le monde à de nombreux accords bilatéraux qui définissent ou modifient les règles relatives aux échanges commerciaux. Cela signifie que des principes dérogatoires peuvent voir le jour et que parfois, ces dérogations ont un impact direct sur les consommateurs eux mêmes...Voici deux exemples, actuels, qui pourront vous en donner une illustration.

Accord d'association entre l'Ukraine et l'UE



Depuis une quinzaine d'années, l'UE vante les mérites de la « délocalisation de voisinage ». À ce titre, l'Ukraine dispose d'une main d'œuvre qualifiée et peu onéreuse qui lui vaut le surnom de « petite Chine » aux portes de l'UE. En 2022, le salaire minimum mensuel ukrainien ne dépassait pas 180 euros. L'accord d'association politique et d'intégration économique, conclu en 2014 entre Bruxelles et Kiev en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2017, est le point d'orgue des négociations menées entre l'UE et l'Ukraine depuis la fin des années 2000. Cette année là, le Parlement européen vote la suppression des droits de douane pour les échanges avec l'Ukraine. À partir de mai 2017 94,7% des biens industriels et plus de 80% des produits agricoles exportés de l'Ukraine vers l'UE sont exemptés de droits. En février 2021, l'UE et l'Ukraine annoncent renégocier l'accord pour étendre ses domaines d'activité. Août 2022, le Parlement ukrainien ratifie une loi pour la fin du droit du travail dans les PME, contrecarrée par les syndicats (avec l'appui des syndicats européens). En février 2023, la Commission européenne lance une consultation publique pour l'extension... puis la retire ! En bref, à l'heure où un nouveau projet de loi en Ukraine prévoit une journée de travail de 12h et le licenciement sans justification, la « petite Chine » synonyme de produits bons marchés semble bien rester dans les visées de l'UE. Mais avec quelles conséquences pour les consommateurs et producteurs européens ?...

Coopération judiciaire en matière civile, commerciale et familiale avec l'Algérie

Après un premier refus en 2016, la France a demandé à l'UE le droit d'ouvrir des négociations pour la coopération judiciaire en matière civile, commerciale et familiale avec l'Algérie. Au terme de longues discussions, où l'Algérie a refusé d'intégrer les outils judiciaires de l'UE, une autorisation est sur le point d'être accordée. Cela conduirait à l'établissement de règles spécifiques pour les recours entre les deux pays, l'UE veillant à ce que le droit européen soit garanti.

En 2021, 611 084 citoyens algériens adultes résidaient en France, constituant la première communauté étrangère du pays. Ce nombre n'inclut pas les mineurs, les binationaux ou les personnes en séjour irrégulier. Selon les données extraites du registre des Français établis hors de France, 31 980 ressortissants français résident actuellement en Algérie. Sur le plan économique et commercial, la France est le deuxième partenaire de l'Algérie et le premier investisseur en dehors du secteur des hydrocarbures.

Historiquement, l'armée a fait main basse sur les ressources algériennes et de très nombreuses structures commerciales sont aux mains des militaires, de leurs familles ou de leurs proches.

L'UE coopère avec l'Algérie dans le cadre de la politique européenne de voisinage et de sa dimension méridionale, le « partenariat renouvelé avec le voisinage méridional - Un nouveau programme pour la Méditerranée ». Les relations entre l'UE et l'Algérie se fondent sur l'accord d'association entré en vigueur en 2005. Cet accord constitue le cadre juridique régissant les relations entre les parties en matière économique, commerciale, politique, sociale et culturelle. Il a permis un rapprochement entre l'Algérie et l'UE grâce à une coopération technique étroite sur ses différents axes. Le « régime d'exception » sollicité par la France et l'Algérie, même s'il est sous contrôle de l'UE, devra donc faire l'objet d'une attention toute particulière des consommateurs européens...

Collectif international



Interview : **Claudie Henry**

“Il faut aller sur le terrain, c’est là qu’on en comprend la réalité”

Membre du CA de l'Indecosa du Cher, Claudie Henry est particulièrement investie dans le logement social. Elle effectue actuellement son quatrième mandat auprès du bailleur départemental « Val de Berry ».



Tu t’es particulièrement investie ces derniers temps sur un quartier de la ville de Bourges. Peux tu nous en dire plus ?

Il s’agit de la Cité-Jardin, dans le quartier de l’aéroport. Cité ouvrière (inscrite au patrimoine historique), construite après la Première Guerre mondiale pour l’usine d’armement aéronautique, on y trouvait les logements des ouvriers. Le concept en était très novateur à l’époque, avec des ensembles collectifs et des pavillons à jardinets. La cité se caractérise par des loyers très modestes ; y habitent des précaires, des petits retraités. Les logements sont très mal isolés. On se bat depuis 2021 avec le bailleur pour refaire les isolations extérieures. Avec l’explosion des prix de l’énergie, on y atteint des sommes terribles pour le chauffage. Nous y avons mené des pétitions, rassemblements, interventions dans la presse (y compris France 3) et remis un dossier aux administrateurs mais nous avons essuyé une forme de déni total de ces derniers. En octobre 2022, nous avons envahi le siège du bailleur, ce qui nous a valu le déplacement de 5 voitures de police ! Le 4 janvier, nous avons été convoqués à un CA extraordinaire, où on nous a annoncé la destruction des 3/4 des bâtiments de la cité ! Le soir même, le bailleur annonçait aux habi-



D.R.

tants qu’ils devaient vider le quartier ! Quelle violence !

Suite à notre action, on est passé de 300 à 190 logements à détruire (141 appartements collectifs et 49 pavillons) dans un délai de 3 ans.

On soupçonne un projet immobilier derrière cela. Le quartier est bien desservi en services publics, en commerces, à l’ouest de Bourges, très bien situé. Une reconstruction est annoncée, mais sans délais et sans précisions sur le type d’habitat. Les propositions de relogement ne couvriront pas tous les besoins. On leur propose d’aller sur d’autres communes, mais il s’agit en partie d’une population vieillissante qui a besoin de soins en ville. Plusieurs locataires sont nés dans ces maisons. Quand les parents sont décédés, les enfants ont repris le bail. Le bailleur fera 3 propositions, dans les 1 à 3 ans, sans précisions sur ce qui se passera ensuite. Les collectifs seront détruits en premier et les locataires ont tendance à accepter les offres faites.

Comment es-tu intervenue sur la cité ?

Au départ, on y a fait une simple réunion. Les gens sont venus et nous ont interpellés, certains durement, en disant qu’on ne faisait rien pour eux. On a monté une permanence, investissement qui a payé très rapidement. Les autres associations de locataires vont dans le sens du bailleur. On a d’ailleurs été ostracisés dans les commissions après les dernières élections, alors qu’on arrive largement en tête !

Construite après la Première Guerre mondiale, la cité-jardin proposait aux ouvriers logements collectifs et individuels, avec des loyers modestes.

Dans l’amicale nous sommes passés de 5 à 36 membres. On fait des réunions, on informe beaucoup.

Et maintenant, fin du combat ?

La lutte n’est pas terminée ! Nous avons envoyé un courrier aux responsables politiques et administratifs, dans lequel nous demandons très rapidement une réunion pour faire le point sur le calendrier des démolitions, les relogements, les travaux à venir sur le patrimoine restant notamment en matière d’isolation thermique. Nous avons également distribué aux locataires du quartier un tract ainsi que la copie du courrier au bailleur. On est dans l’urgence, c’est difficile de se projeter au-delà de ce relogement, mais les questions liées à l’ambiance du quartier, ce qu’il deviendra ensuite, restent ouvertes. Difficile de trouver des militant.e.s, il faut aller sur le terrain, c’est là qu’on en comprend la réalité.

Même si on se sent méprisés, il faut redoubler d’efforts, être présents, il faut des renforts militants. Quand les copains de l’UL sont venus nous aider pour les élections, on a pu faire plus. Avec plus de membres actifs, on pourrait mener plus d’actions.

Propos recueillis par F.B

C'EST LE PRINTEMPS, UN GRAND MÉNAGE S'IMPOSE. SI ON TRIAIT NOS CONTRATS D'ASSURANCE

Le contrat d'assurance, voilà un contrat de consommation aux multiples déclinaisons. Certaines assurances sont obligatoires mais la plupart sont facultatives. A nous d'estimer le risque et choisir la meilleure couverture. Éliminons les « doublons » et les contrats sans intérêt. Un tri s'impose pour, au minimum, faire jouer la concurrence et pourquoi pas, aller voir ailleurs.

Connaître ses contrats

Tout d'abord, il faut lire nos contrats (ou les relire). Ce doit être un réflexe tant il est important de connaître la définition du risque, de la protection accordée et les possibles exclusions (il y en a toujours). Un réflexe à maintenir face aux propositions d'assurance affinitaire¹ vite souscrites (ces assurances proposées à l'occasion d'un achat). On nous propose une assurance « vol » de notre nouveau téléphone portable, par exemple, sans nous informer de la pertinence de cette couverture. Alors que personne ne connaît mieux notre « profil » que nous. Combien de contrats d'assurance réglez-vous au total ? Pour quels risques et à quel prix ?

Quand résilier ?

Il peut y avoir des tas d'occasions de résilier des contrats, le code des assurances en précise les motifs, les délais, les modalités en fonction du type d'assurance. L'assurance emprunteur, par exemple, a ses règles (on peut en changer à tout moment mais en respectant la marche à suivre, en justifiant de garanties équivalentes...).

La possible résiliation « annuelle » de nos contrats est celle que nous connaissons le mieux, sans nous en servir pour autant. Et il est de plus en plus souvent possible de résilier de façon infra annuelle, c'est-à-dire « à tout moment » après une première année de souscription. Ce sera le cas de l'assurance automobile, habitation, de la complémentaire santé, des assurances affinitaires...

Comment résilier ?

Sur la forme, le principe général est d'aviser l'assureur par courrier ou support durable, par courriel, par déclaration au siège de l'assureur ou de son représentant, par voie électronique, par tout moyen que prévoit le contrat (L 113-14 du code des assurances).

Sur ce terrain de la résiliation « en ligne », il y a du nouveau. Si souscrire par voie électronique était simple, résilier à distance restait souvent une vraie galère. La loi portant mesure d'urgence pour la protection du pouvoir d'achat du 16 août 2022 simplifie ces résiliations. Imposant aux professionnels qui permettent de souscrire en ligne de nous proposer aussi une fonction de résiliation par « triple clic »



D.R.

qui soit claire, bien lisible et simple. Cela vaut pour tous les contrats même s'ils ont été souscrits antérieurement dès lors que la souscription en ligne est désormais proposée.

La marche à suivre

Le décret d'application du 16 mars 2023, applicable à compter du 1^{er} juin 2023, nous précise les modalités pour résilier « en trois clics » nos contrats d'assurance, de mutuelles et institutions de prévoyance, via leur site internet ou leur application mobile. Nous pourrions cliquer (1) sur une fonction intitulée « résilier notre contrat » (ou formule équivalente sans aucune ambiguïté), avec un « rappel général des conditions et des conséquences » (à lire pour ne pas se tromper...)... A nous de renseigner le formulaire avec notre identité, nos coordonnées (téléphone, e-mail...), le numéro du contrat, le motif de résiliation, la date de l'évènement donnant lieu à résiliation et de cliquer (2). Ce clic nous dirigera sur « une page de récapitulatif » à vérifier ou modifier. Puis nous procéderons à la notification effective de résiliation en cliquant une dernière fois (3) sur la fonction affichée « confirmer notre demande de résiliation » (ou formule équivalente sans aucune ambiguïté). Voilà, c'est fait.

Et si maintenant, nous nous penchions sur le tri de tous nos abonnements et autres contrats de consommation si faciles à souscrire en ligne. Car pour eux aussi, résilier en trois clics, c'est possible.

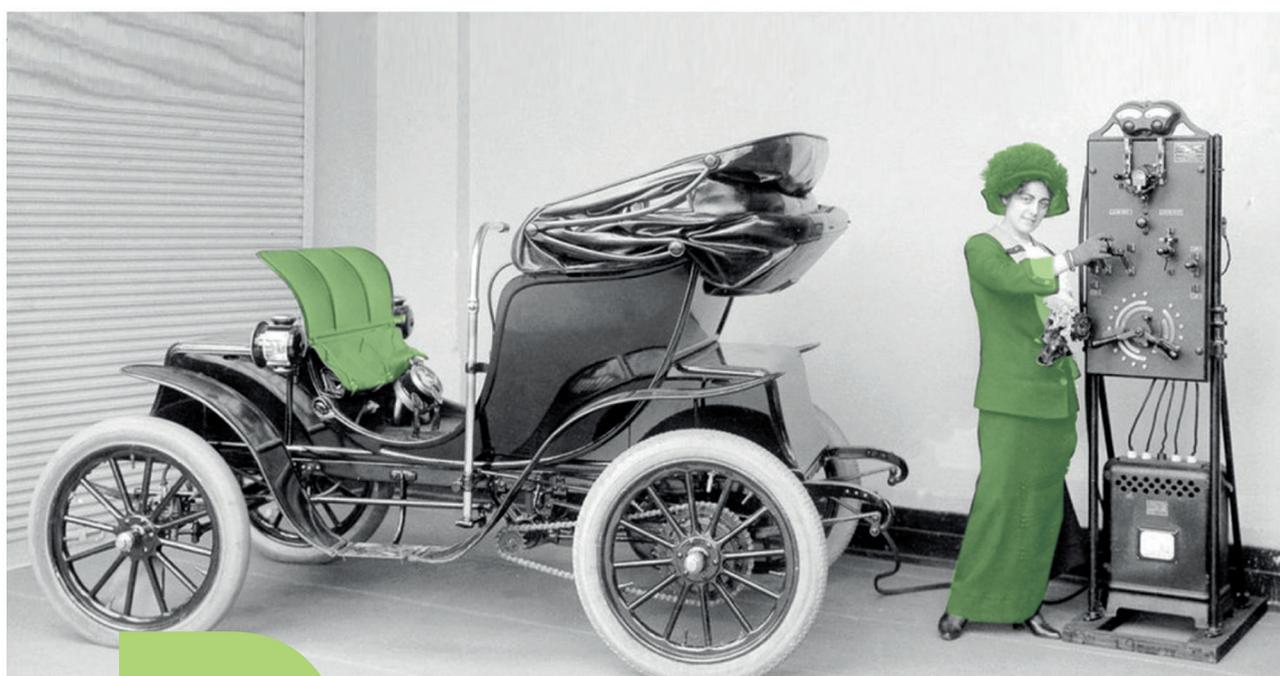
Corinne Ferchaud

1. Depuis le 1^{er} janvier 2023, la personne ayant souscrit un contrat d'assurance affinitaire peut y renoncer, sans frais ni pénalités dans un délai de 30 jours (et non plus 14) à compter de la conclusion du contrat.

LA VOITURE ÉLECTRIQUE RECHIGNE À PASSER AU VERT

La lutte contre le changement climatique a sonné le glas du véhicule thermique sur le continent européen.

Une mort programmée qui ouvre la voie à son successeur désigné, la voiture électrique. Mais celle-ci est encore bien trop chère pour nombre de ménages. Quant au gain écologique, il reste à démontrer. Il exige en tout cas de changer nos habitudes et de nous engager vers plus de sobriété.



D.R.

Difficile d'y échapper... La « watture », comme certains la surnomment, est solidement installée dans la course qui devrait permettre, selon les objectifs européens, d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Un horizon qui s'est encore dégaï depuis le vote par l'Union européenne, le 28 mars 2023, de l'interdiction de la vente des voitures thermiques dès 2035. La demande de l'Allemagne d'exempter les véhicules utilisant des carburants de synthèse, technologie coûteuse et source d'émissions nocives (comme les dioxydes d'azote) n'arrêtera donc pas, loin de là, la marche forcée vers le tout électrique. Cette révolution verte semble pourtant incontournable au regard des enjeux écologiques actuels. Les voitures

thermiques circulant au sein de l'Union européenne représentent près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre imputables au secteur du transport... Mais pas si simple. Si la technologie des batteries au lithium est actuellement la plus avancée, la voiture électrique a encore beaucoup de chemin à parcourir pour à la fois répondre aux défis environnementaux et lever les barrières d'ordre économique et social. Elle peine à convaincre tous ceux qui – de plus en plus nombreux – aimeraient pouvoir associer lutte contre les fins de mois difficiles et combat contre une catastrophe écologique annoncée.

Côté environnement d'abord. La voiture 100 % élec-



D.R.

trique possède un argument majeur, elle n'émet pas de CO₂. Pas de pot d'échappement, donc pas d'émission de gaz à effet de serre. Mais cela ne vaut que le temps de son utilisation, la voiture électrique pouvant se révéler bien moins propre si l'on prend en compte tout son cycle de vie. Avant même de prendre la route, la voiture électrique se présente en effet avec une dette carbone très supérieure à son modèle thermique équivalent. La faute notamment à la pollution que génère sa fabrication et qui représente 6,57 tonnes d'équivalent CO₂ contre 3,73 tonnes pour une voiture thermique. L'exploitation minière à travers le monde de métaux utilisés pour les batteries, comme le lithium et le cobalt, est extrêmement gourmande en énergies fossiles. Il va donc falloir compenser en nombre de kilomètres parcourus

pour atténuer l'excès d'émissions de gaz à effet de serre et combler le retard par rapport au moteur thermique. La route peut être longue. Sans parler des dégâts sociaux qu'entraîne l'extraction de ces minerais. En République démocratique du Congo, qui fournit 70 % du cobalt mondial, pays connu pour sa pauvreté, sa corruption et ses atteintes aux droits de l'homme, l'extraction du précieux minerai repose sur le travail des enfants et fonctionne à coups de trique. *[lire encadré]*

La « verte » haut de gamme roule à contresens

Rouler vert n'est pas non plus acquis pour tous les types de véhicule. Tout dépendra du modèle choisi et de l'usage que l'on veut en faire. Pour s'installer sur le

TRANSFORMER LA COMBUSTION EN ÉLECTRICITÉ

Un électrochoc pour donner une nouvelle vie à votre voiture thermique, voilà ce que propose le retrofit. Ce procédé permet depuis avril 2020 de faire retirer le réservoir et le moteur de votre véhicule thermique par un professionnel habilité pour y substituer un moteur électrique et une batterie. Pour accéder à ce qui pourrait devenir un fleuron de l'économie circulaire, il faut non seulement que le véhicule candidat à la transplantation soit âgé de plus de 5 ans mais il faudra aussi y mettre le prix. Si la formule revient moins cher que l'achat d'un véhicule électrique neuf, n'oubliez pas pouvoir « retrofit » votre véhicule pour moins de 15 000 euros (hors bonus et primes). Par ailleurs, les difficultés d'homologation ne permettent pas encore de transformer un grand nombre de modèles. En novembre 2022, le gouvernement a annoncé un plan de soutien destiné à développer ce marché, plutôt réservé aujourd'hui à



D.R.

des voitures anciennes et à des utilitaires. Mais la guerre fait rage entre les créateurs de cette nouvelle filière et les grands constructeurs automobiles qui veulent garder le contrôle sur la mise en place de ce nouveau modèle économique.



« LES VOITURES THERMIQUES CIRCULANT AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE REPRÉSENTENT PRÈS DE LA MOITIÉ DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE IMPUTABLES AU SECTEUR DU TRANSPORT »



marché de l'électrique, les grands constructeurs automobiles ont choisi de privilégier des véhicules haut de gamme et de les réserver aux plus riches. Des modèles très alourdis par la taille des batteries nécessaires. Selon l'Ademe, une voiture compacte (de type Renault Megane E-Tech) équipée d'une batterie dont la capacité n'excède pas 60 kWh (avec une autonomie maximale de 450 km) permet de rembourser sa dette carbone à partir de 65 000-70 000 km, tout en émettant deux à trois fois moins de CO₂ sur l'ensemble de sa durée de vie que son modèle thermique équivalent. En comparaison, un gros SUV bien équipé devra rouler plus de 100 000 kilomètres avec sa batterie de 100 kWh pour s'acquitter de son impact carbone. Tandis que pour une citadine équipée d'une batterie de 22 kWh (comme la Dacia Spring, la Renault Twingo E-Tech, etc.), l'impact carbone sera amorti avant 20 000 km.

Attention, soulignent toutefois les études en la matière, ces résultats ne valent qu'à condition de rouler en utilisant une électricité d'origine nucléaire. Faire le plein de watts dans l'Hexagone n'a pas le même impact en termes de changement climatique que dans des pays qui ont massivement recours au charbon, comme la Chine ou l'Allemagne. Petit bémol aussi du côté des émissions de particules fines, responsables de nombreuses maladies respiratoires et cardiovasculaires et source de pollution des nappes phréatiques comme des océans. En cause, l'utilisation de pneus plus larges pour supporter le surplus de masse lié au poids des batteries qui accroît les émissions de particules fines engendrées par le frottement des pneumatiques sur la chaussée. Il n'y a donc pas aujourd'hui d'écart significatif avec des modèles thermiques disposant de filtres à particules.

Gare à la consommation...

Voilà pour la planète, mais qu'en est-il du côté du portefeuille alors qu'une inflation galopante rend de plus en plus difficile de faire face aux dépenses quotidiennes ? Là encore, l'achat d'un véhicule électrique n'aurait de sens qu'en fonction de l'usage que l'on veut en faire. S'il est plus cher à l'achat – une citadine électrique risque de coûter 15 000 euros de plus que son homologue thermique – les différentes aides, comme le bonus écologique (porté de 6 000 euros à 7 000 euros maximum en début d'année pour les ménages les plus modestes et pour des véhicules de moins de 47 000 euros) ou la prime à la conversion, peuvent pousser une partie des automobilistes à adopter le tout électrique.

Mais au-delà du prix d'acquisition, il faut aussi comparer les coûts respectifs liés à la consommation d'éner-

LES GUERRES SALES DE LA VOITURE PROPRE

Surexploitation des ressources en eaux en Argentine ou au Chili, pollution des écosystèmes, destruction des modes de vie traditionnels, exploitation de dizaines de milliers d'enfants en République démocratique du Congo... Face à l'explosion de la demande de métaux nécessaires à la fabrication des batteries électriques, comme le lithium ou le cobalt, les ONG dénoncent depuis plusieurs années les conséquences environnementales, sanitaires et sociales d'un « capitalisme vert » qui remplace l'ancien système reposant sur les énergies fossiles par un modèle ne remettant pas en question le mode de vie des pays riches tout en faisant supporter à d'autres régions du monde les coûts humains de l'exploitation de ces métaux. Il est donc indispensable de développer au plus vite une économie circulaire, via des systèmes de stockage stationnaire permettant le recyclage et l'utilisation du reliquat d'énergie des batteries en fin de vie. Un règlement européen vient d'augmenter les seuils minimaux du recyclage du cobalt et du nickel (90%)



En République démocratique du Congo, qui fournit 70 % du mondial, l'extraction du précieux minéral repose sur le travail des enfants et fonctionne à coups de trique.

ainsi que celui du lithium (50%) d'ici à 2027. Pas sûr que la mesure suffise face à une demande de lithium qui devrait croître de 300 % à 800 % d'ici à 2050, selon l'Ademe.

UN ŒIL SUR LE KILOMÉTRAGE, L'AUTRE SUR LE PORTEFEUILLE

Selon l'étude annuelle du cabinet Deloitte, seuls 43 % des Français se disaient en 2022 prêts à changer leur voiture thermique pour un véhicule électrique ou hybride. Avec un œil fixé sur le kilométrage puisque pour 80% d'entre eux, l'autonomie d'un véhicule électrique doit atteindre au minimum 400 km. Quatre Français sur dix se disent en outre inquiets quant à l'accessibilité des bornes de recharge. Plus globalement, 68% des consommateurs des 24 pays interrogés ne sont pas disposés à déboursier plus de 30 000 euros pour un véhicule électrique.



D.R.

gie, à l'entretien et à l'assurance. Côté assurance, la balance penche en faveur de la voiture électrique grâce à l'exonération de la taxe spéciale sur les conventions d'assurance (TSCA) dont elle bénéficie depuis le 1^{er} janvier 2021 et qui permet de réduire en moyenne le coût d'une assurance responsabilité civile d'un tiers. Même chose pour l'entretien qui, contrairement à une idée assez répandue, pèsera moins lourd (jusqu'à 30% de moins selon certains) dans le budget du propriétaire d'une voiture électrique dont la mécanique (absence de moteur à combustion et de boîte de vitesses notamment) est plus simple.

... et aux recharges rapides !

S'il est difficile de calculer un budget type pour la recharge d'un véhicule électrique au regard des nombreux facteurs qui entrent en ligne de compte (volatilité des tarifs de l'électricité, capacité de la batterie, lieu et type de recharge, etc.), la facture énergétique reste dans la majorité des cas bien moins salée que celle d'un modèle thermique de même catégorie. L'avis publié par l'Ademe en octobre dernier soulignait que l'électrique était imbattable à condition, là encore, d'éviter de se tourner vers les modèles énergivores surdimensionnés. Selon la taille et le poids du véhicule, « la consommation électrique peut varier dans un rapport de 1 à 2,5 », préviennent les experts de l'Ademe.

Autre élément important à intégrer avant de se lancer dans l'aventure électrique : le mode de recharge. Près de

90 % des convertis à l'électrique rechargent la batterie depuis leur domicile, via des prises ou une borne à installer. C'est de loin la solution la plus économique... À condition de rester dans un cadre de déplacements quotidiens. Ça se corse si l'on est obligé de faire son plein de watts sur le réseau des points de recharge ouvert au public pour de plus longs trajets. Malgré l'extension, depuis février 2023, du bouclier tarifaire sur l'électricité à la recharge en itinérance, le recours à l'une de ces quelque 95 000 bornes disponibles sur le territoire peut alourdir considérablement la facture. C'est le cas lorsque l'on utilise fréquemment les points de recharge rapide dont les tarifs élevés font perdre du terrain à l'électrique dans sa compétition avec le thermique. Faire le plein en déplacement sur ce type de borne coûterait en effet trois à quatre fois plus cher qu'à domicile, selon un responsable de l'Ademe. À cela s'ajoute, un réseau de bornes encore insuffisant et inégalement réparti géographiquement, ainsi qu'un écosystème actuel que certains qualifient de véritable Far West du fait de la complexité des différents systèmes de paiement existants et d'une opacité persistante quant à la tarification appliquée.

« AVEC UNE BATTERIE DE 100 KWH, IL FAUT À UN GROS SUV ROULER PLUS DE 100 000 KILOMÈTRES POUR S'ACQUITTER DE SON IMPACT CARBONE »



D.R.



D.R.

« PLUS DE
13 MILLIONS DE
FRANÇAIS.ES ÉTAIENT
EN 2021 EN SITUATION
DE PRÉCARITÉ
MOBILITÉ »



Encore peu de modèles accessibles

On l'aura compris, vouloir aujourd'hui reporter mécaniquement les habitudes d'utilisation de nos bonnes vieilles voitures thermiques sur les véhicules électriques n'est pas plus pertinent pour contribuer à lutter efficacement contre le dérèglement climatique que pour faire des économies. Privilégier un modèle de voiture léger doté d'une batterie n'excédant pas 60 kWh et rechargeable à domicile serait aujourd'hui le meilleur compromis pour rouler 100 % à l'électrique martèlent les experts. Une combinaison qui exclut les véhicules de type SUV au profit des citadines plus légères et qui, par conséquent, serait plus en adéquation avec les capacités financières du plus grand nombre.

En prenant le volant de nos voitures, la fée électricité

nous conduit ainsi vers un nouveau modèle de mobilité réservé aux déplacements quotidiens, seuls susceptibles de compenser l'impact carbone par une utilisation régulière tout en évitant les batteries trop gourmandes. Un nouveau modèle qui doit surtout être conçu de manière à ne pas exclure les catégories sociales les plus démunies qui payent déjà le plus lourd tribut aux conséquences des désastres écologiques actuels. Déjà extrêmement peu nombreux à acheter leur voiture thermique sur le marché du neuf (9% en 2022, selon l'ONG Transport & Environnement France), les foyers les plus modestes ont encore moins accès aux modèles électriques neufs. Si tout le monde s'accorde à dire qu'il faut développer un marché de la voiture électrique d'occasion pour ne pas laisser une grande partie de la population sur le bord de la route, celui-ci est pour l'heure bien trop limité compte tenu, notamment, des incertitudes liées à l'état de la batterie (qui bénéficie d'une garantie constructeur de 8 ans) et donc de la valeur résiduelle du véhicule.

Reste la piste du leasing social. Annoncée par le candidat Emmanuel Macron lors de sa dernière campagne, cette mesure, qui devrait entrer en expérimentation début 2024, est destinée à proposer des locations de voitures électriques aux ménages les plus modestes. Elle obligerait les constructeurs hexagonaux et européens à développer les modèles d'entrée de gamme si l'on ne veut pas ouvrir en grand la porte aux constructeurs chinois, très en avance sur ce marché de la voiture électrique d'entrée de gamme. En l'absence de « modèles maison » suffisamment bon marché pour entrer dans le dispositif, et même avec des solutions de secours consistant à faire appel aux voitures d'occasion ou aux flottes des entreprises publiques, l'objectif initial des 100 000 véhicules électriques à 100 euros par mois fixé est hors de portée.

LA VOITURE À HYDROGÈNE RESTE SUR LE BORD DE LA ROUTE

Dès les années 1970, les chocs pétroliers avaient propulsé l'hydrogène comme énergie de l'avenir. On n'avait plus de pétrole, mais on avait des idées. Un demi-siècle plus tard, la voiture à hydrogène n'est toujours pas prête à remplacer son homologue électrique sur la route d'un futur décarboné. Fournissant elle-même l'électricité qui alimente le moteur grâce à la réaction chimique produite dans une pile à combustion, la voiture à hydrogène ne rejette que de la vapeur d'eau. Propre (à condition de recourir à un hydrogène « vert » produit à partir d'électricité provenant uniquement d'énergie renouvelable), la voiture à hydrogène offre une autonomie comparable à celle d'un véhicule électrique et un temps de recharge beaucoup plus rapide. Problème, elle n'utilise qu'une assez faible partie de l'électricité initiale, le processus d'électrolyse réclamant lui-même, avec la conversion de l'hydrogène en électricité par la pile à combustible, environ 60 % de l'énergie produite. La voiture à hydrogène ne dispose pas non plus d'un réseau de



D.R.

distribution d'hydrogène suffisant et les modèles proposés, très peu nombreux, sont beaucoup trop onéreux pour attirer monsieur tout le monde.

ÉLECTRICITÉ AU VOLANT, CASSE SOCIALE AU TOURNANT

Avec l'arrêt de la commercialisation des véhicules thermiques en 2035, « certaines filières de sous-traitance comme le décolletage, la fonderie de fonte, la forge figureront parmi les activités qui seront confrontées à des baisses de commandes dans les prochaines années », avertissait en février dernier Olivia Grégoire, ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat et du tourisme. On ne peut être plus clair. Les suppressions d'emplois annoncées récemment par certains constructeurs (2 600 dans les deux ans chez Stellantis) risquent fort de n'être que le signe avant-coureur de futures coupes claires dans l'industrie automobile hexagonale. Quelque 50 000 emplois seraient ainsi menacés d'ici la fin de la décennie. En dehors du fait que la production d'un véhicule électrique nécessite jusqu'à 40 % de main-d'œuvre en moins que pour une voiture à combustion, ces



D.R.

nuages qui assombrissent l'horizon de la filière s'expliquent surtout par les politiques de délocalisation des sites de production de citadines abordables que mènent les constructeurs.



D.R.

des couronnes périurbaines ou que l'on habite dans une métropole. Il est urgent de développer davantage une politique privilégiant les modes de déplacements propres pour les trajets courts (pistes cyclables, aides à l'achat de vélos, etc.) et de proposer un maillage territorial et une intermodalité permettant à chacun d'accéder facilement à un réseau de transport collectif pour les longs trajets. Le futur d'une voiture réellement propre reste impossible sans adopter de nouveaux comportements, plus sobres et tournés vers la mutualisation, comme l'autopartage ou le covoiturage. Encore extrêmement limité, l'autopartage permettrait pourtant à un véhicule utilisé à plusieurs de remplacer entre 5 à 8 voitures personnelles. Plus qu'à une révolution technologique, c'est bien à une révolution sociale qu'appelle la voiture verte.

Sobriété au volant

La démocratisation du véhicule électrique apparaît donc compliquée. Mais n'est-ce pas l'occasion d'opérer un virage à 180° dans notre façon de considérer la place de la voiture dans nos vies ? L'effacement programmé de cet enfant roi qu'était devenue la voiture thermique peut laisser place à un successeur électrique, qui n'est d'ailleurs que l'une des nombreuses briques d'un système global de transport à repenser. À repenser d'abord pour réduire les inégalités en matière de mobilité. Plus de 13 millions de personnes sont aujourd'hui en situation de précarité dans ce domaine selon l'enquête réalisée en 2021 par la Fondation pour la Nature et l'Homme.

Véhicules vieillissants, manque d'argent pour remplir le réservoir de la voiture, absence de moyens de transport individuel ou d'abonnement à un service de transport en commun, les inégalités sont d'autant plus criantes selon que l'on vit en milieu rural et dans

D.R.



Santé

ALIMENTATION : DE QUOI PARLE T-ON ?



D.R.

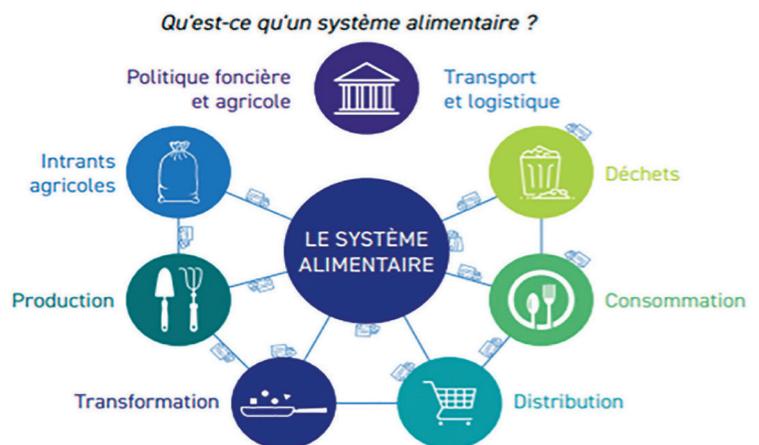
De tout ce que l'on mange ? Légumes, fruits, viandes, poissons, plats préparés... Certes ! Mais qu'est-ce qu'il y a derrière ces produits ?

Faire pousser des céréales implique des semences, des terres, des modes de production, du stockage, du transport, des ventes à des distributeurs qui eux même les revendent aux consommateurs. A quels prix ? Comment tout cela fonctionne t-il ? Quelle est la place de l'agriculture ? de l'agroalimentaire ? de la distribution ? Et en fin de course quelle place pour le consommateur ? Quelle politique est mise en œuvre pour assurer l'indépendance alimentaire du pays ? Est-ce que tout cela permet à chacun de manger à sa faim, avec des produits sains et de qualité ?

Nous savons maintenant que la nourriture a un impact important sur notre santé. Manger trop gras, trop sucré, trop salé a des effets néfastes sur nos corps. La mal bouffe avec, entre autres, les produits transformés a une incidence dramatique sur la santé des populations. Les cancers, le diabète, l'obésité ont pris des proportions alarmantes dans nos sociétés. Pour y remédier, un programme national nutrition santé (PNNS) a été mis en place depuis quelques années, en France. Des solutions sont proposées pour faire reculer cette malbouffe : éducation à bien manger, étiquetage plus compréhensible (nutri-score), contrôles plus efficaces, développement des circuits courts, etc.

Mais, surtout, il faudrait changer de politique agricole pour s'extraire des choix du capital et de l'industrie

agroalimentaire qui poussent à la concentration des terres, au détriment d'une agriculture plus à même de répondre aux besoins réels des citoyens-consommateurs. Travailler la problématique de l'alimentation demande d'avoir cette vision d'ensemble du système alimentaire qui nous permettra de mieux comprendre et d'analyser les événements surgissant régulièrement sur cette question, mais aussi d'être critiques sur chaque sujet et de pouvoir proposer des solutions pertinentes au nom d'Indecosa-CGT. D'autant, que les consommateurs sont de plus en plus exigeants pour leur alimentation, sur la provenance et la composition de produits, sur les modes de culture et d'élevage et l'impact sur l'environnement.



Quelle est la place d'Indecosa sur ce champ de l'alimentation ?

Dans le passé, Indecosa, a eu une activité conséquente sur les questions alimentaires. En 1998, quatre colloques ont eu lieu en territoires sur : les OGM, l'agriculture, la distribution, la transformation alimentaire. Un colloque international a conclu ces quatre initiatives avec la participation d'un secrétaire confédéral et du ministre de l'agriculture de l'époque. Ce fut un grand moment pour Indecosa CGT. Depuis, les questions alimentaires ne sont traitées qu'au coup par coup sans réflexion globale. Par ailleurs, la problématique de l'alimentation, de la sécurité sanitaire ne sont pas traitées par la CGT. Seule Indecosa peut intervenir sur ce champ. On est bien là dans la spécificité et la complémentarité à la CGT. C'est donc un champ à réinvestir totalement.

La mise en place d'un collectif alimentation procède de cet objectif

Le premier objectif est de constituer une base de données concernant le système alimentaire qui permette à chaque militant d'Indecosa de s'informer et de mieux maîtriser ce vaste sujet. Si les militants d'aujourd'hui qui traitent de cette question ne sont plus en charge de cette thématique, l'équipe suivante ne partira pas de zéro. La base de données sera là, actualisée. Déjà, le collectif, composé à ce jour d'une douzaine de militants, s'est réuni quatre fois pour travailler : le système alimentaire, l'étiquetage, les contrôles, les organismes intervenants dans l'alimentation, l'agriculture et ses composantes, l'agroalimentaire, la sécurité sociale alimentaire. En juin nous traiterons du thème de l'eau qui fait partie de l'alimentation. En septembre nous traiterons de la distribution et des déchets alimentaires. Viendra ensuite le temps où nous ciblerons nos champs d'intervention pour être efficaces, tout en répondant à l'actualité.

Mais le travail du collectif n'est pas qu'un lieu d'information et de formation. Pour pérenniser son rôle actif au service d'une meilleure prise en compte de ces questions par Indecosa il est nécessaire que chaque membre du collectif prenne part à son activité, avec ses choix, son temps, son rythme. Ce travail collectif où chacun avance avec le même niveau de connaissance est primordial pour la réussite de nos objectifs : être une association de défense des consommateurs, en phase avec son temps et capable de proposer des solutions, des actions pour aller vers une alimentation pour tous, en quantité et en qualité. Bien entendu ce collectif est ouvert à tous les militants Indecosa qui s'intéressent à l'alimentation.

**Gérard Casolari - Indecosa 83 -
Animateur du collectif Alimentation**

BULLETIN D'ABONNEMENT

INDIVIDUEL

Nom : Prénom :
Adresse :
Code postal : Ville :
Tél. : Portable :
E-mail :
Entreprise ou organisme :

COLLECTIF

Responsable de liste et du règlement collectif

Nom : Prénom :
Adresse :
Code postal : Ville :
Tél. : Portable :
E-mail :
Entreprise ou organisme :

Montant unitaire : 5 €

Abonnement papier 6 numéros par an 30 €

Abonnement de soutien 35 € et plus

Je règle par chèque à l'ordre de Indecosa-CGT

je règle par carte bancaire sur indecosa.fr

BULLETIN D'ADHÉSION

Nom :
Prénom :
Date de naissance :
Adresse :
Code Postal : Ville :
Téléphone fixe : Portable :
Courriel :

Entreprise ou organisme

J'adhère pour l'année 2023 30 euros

Je m'abonne à In magazine pour six numéros 30 euros

Date et signature

A retourner à IN magazine • Case 1-1 263, rue de Paris 93516

Montreuil Cedex Tél. : 01 55 82 84 05

• Nous contacter : indecosa@cgt.fr



Scannez et
découvrez le site
d'INDECOSA-CGT
<https://www.indecosa.fr>

En 2022,
la Macif a été élue
**Marque préférée
des Français***.



**Et vous, pourquoi
préférez-vous la Macif?**

Pour Mehdi, c'est pour
ses **prix compétitifs**.

Pour Albert, c'est pour son modèle
d'assureur mutualiste **sans actionnaire**.

Pour Huguette, c'est pour **la relation
avec son conseiller**.

Pour Laure, c'est pour **son service client
basé en France****.



La Macif,
c'est **vous**.

* Étude réalisée du 12 au 13 janvier 2022 par La Marque Préférée des Français auprès de 1 022 français, représentatifs de la population française - terrain réalisé par OpinionWay - dans la catégorie « Compagnies d'assurance ».

** Certification AFRC Relation Client France. Certificat 95088 délivré à la Macif par Afnor Certification.
Pour en savoir plus: relationclientfrance.fr.

MACIF - MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 1 rue Jacques Vandier 79000 Niort.