



**Fédération
Des Travailleurs
De la Métallurgie CGT**

AUVERGNE

RHONE-ALPES

cgtmetauxra@wanadoo.fr



Transports urbains de biens et de personnes, du tout Gasoil au tout électrique ? Un enjeu pour l'industrie, le social, l'environnement dans notre région



Depuis 2015 la CGT est à l'offensive pour qu'il y ait une réelle prise en compte par Iveco Bus et Renault Trucks ainsi que les décideurs politiques de l'évolution des transports de biens et de personnes à partir de 2 faits :

- 1) Les villes et les collectivités locales ont décidé de la fin des bus à moteurs diésel dans les centres villes. On peut s'attendre à ce que cette interdiction s'étende rapidement aux camions pour les livraisons urbaines.
- 2) **Ni IVECO BUS ni RENAULT TRUCKS** qui sont les constructeurs historiques de la région ne se préparent à répondre à ces nouveaux besoins. Pendant des mois ils ont refusé de considérer ces évolutions.

**POUR EUX CE N'ETAIT QU'UN EFFET DE MODE PRETEXTE A CAPTER DES SUBVENTIONS
PUBLIQUES !!!**

Une concertation des syndicats CGT de la filière se met en place autour des constructeurs et des sous-traitants, des syndicats CGT de la RATP et des TCL (2 clients historiques d'Iveco bus) ainsi qu'avec les fédérations de la métallurgie et des transports.

Nous décidons toute une série d'initiatives, d'interpellations des politiques locaux, des industriels, un colloque publique est organisé etc...

Cela a permis à la CGT régionale d'obtenir le financement d'une étude portant sur l'ensemble de la filière transport sur route des biens et des personnes.

Cette étude réalisée par le cabinet SECAFI a été présentée au Conseil Régional Auvergne Rhône Alpes en présence du Vice-Président et de représentants des directions de Renault Trucks et d'Iveco Bus. Elle confirme les enjeux que nous avons pointés :

- La succession du diesel est en marche, son exclusion de l'urbain est confirmé.
- Les politiques incitatives et les expérimentations sont maintenant orientées vers des énergies alternatives : gaz (GNV/GPL), électrique, hybride etc...

- Les clients recherchent des modes de transport plus conforme aux enjeux de santé et à leurs enjeux d'image.
- Les contribuables sont en droit d'exiger que les millions d'euros de subventions publiques versées se traduisent en retombées de développement industriel et d'emploi.
- La région AURA avec les industriels ont les capacités à être les leaders dans ce virage technologique.
- Etre meneur c'est décider des nouvelles normes qui devront être mise en place (infrastructures, filière de recyclage, maintenance...) pour maîtriser et pas subir !

Cette situation est propice à favoriser l'implantation sur le marché français de nouveaux acteurs industriels concurrents à IVECO et à RENAULT TRUCKS :



- Des dizaines de bus électriques sont actuellement testés par des collectivités : IVECO bus est absent
- Les industriels Chinois conduisent activement des recherches de partenariats et d'implantations en Europe et en France ;
- Des projets de méga usines de batteries sont annoncées dans les pays de l'EST ;
- Plus près de nous Bolloré qui a flairé le bon coup est en discussion avec Peugeot pour implanter une ligne de production de Bus dans le site de Rennes, avec un financement de la région Bretagne.
- Des démonstrateurs sont en cours sur les moteurs GNV pour les poids lourds...Renault trucks n'est pas partie prenante.

Bref les conditions sont réunies pour un recul massif des emplois de la filière à horizon 3 ou 4 ans si nous laissons faire !

Aujourd'hui l'ensemble des acteurs politiques et les constructeurs partagent l'analyse... La fin du diesel ce n'est pas un effet de mode !

Nous pointons plusieurs manquements ou absence :

- Quelle est la politique des grands groupes ? Quelle est leur stratégie ?
- Les lieux de décisions sont de plus en plus éloignés des salariés.
- Les alternatives au diesel ne sont pas portées en France notamment chez Renault trucks
- Aucun lieu de concertation, aucune instance où l'on peut discuter des stratégies industrielles, anticiper des évolutions techniques, technologiques qui vont avoir des répercussions très fortes sur l'évolution des métiers.
- Malgré l'engagement d'un représentant de la Métropole de Lyon de mettre en place un espace d'échange qui réponde à notre demande.
- Une absence totale de coopération de mutualisation entre les différentes collectivités.



Ces mutations sont conduites à un rythme très rapide au regard des enjeux industriels qui se posent, sous l'impulsion des grandes métropoles mais également des acteurs privés qui lorgnent les nouveaux marchés à prendre.

Rappelons que cette filière est en grande partie financée par les deniers publics et qu'elle représente 80.000 emplois en Région !!!

Ce financement public s'effectue notamment via les projets de recherche du pôle Lyon URBAN Trucks & Bus. Renault Trucks comme Iveco-Bus participent à de nombreux projets qui visent à apporter des solutions à des problèmes techniques posés par le changement de motorisation et par les exigences des évolutions de la mobilité en milieu urbain (plateforme Transpolis avec financement public important).

La question-clé est celle d'obtenir que les évolutions développées dans les centres de R&D des entreprises et avec LUTB (Pôle de compétitivité) servent bien à la modernisation du potentiel industriel régional plutôt que de les voir transférées à des usines ailleurs dans le monde.

Pour l'avenir :

Le GNV n'est certainement pas la seule piste suivie par les constructeurs. C'est sans doute la fin du diesel pour les camions de livraison (quoique RT ait expérimenté à Lyon de gros camions électriques, à 3 essieux arrière) mais pas pour le transport longue distance. Il y a donc un avenir pour les moteurs diesels qui respecteront les normes européennes de plus en plus contraignantes.

Sur ces motorisations diesel comme pour les motorisations alternatives, la CGT déplore que la vente par appartement à plusieurs financeurs d'activités autrefois réunies dans RVI et à laquelle elle s'était opposée empêche de bénéficier de cohérences qui auraient été utiles pour avancer vers les solutions souhaitables. Même chose pour la vente de RT Défense...

Il y a un besoin d'obtenir une cohérence des politiques de transport entre les Collectivités

Territoriales afin d'harmoniser leurs demandes en terme d'orientations écologiques et énergétiques.

L'arrivée de l'électrique et les changements des modes de vie se traduisent par un nouveau rapport au déplacement au transport. Même la relation à l'automobile sera bouleversée car elle sera de plus en plus partagée, louée etc.

Et la force publique réside dans **sa cohérence et sa volonté** de proposer des modèles économiques comme par exemple une filière locale de fabrication de biogaz, ou d'électricité qui alimenteraient l'ensemble des véhicules de transport en commun, mais aussi les camions de livraisons, de la poste, des poubelles, des pompiers, les voitures des particuliers, les taxis...avec des installations de ravitaillement partagées.

**C'EST UNE AUTRE POLITIQUE DES TRANSPORTS
ET UNE AUTRE CONCEPTION
DE LA SOCIÉTÉ !!!**



La CGT va de nouveau interpellier les responsables industriels et politiques (Conférence de presse le 20 mars & courrier aux politiques) pour rappeler que ces deux entreprises ont le potentiel notamment en terme de savoir faire des salariés pour développer et produire ces nouveaux véhicules dans notre région !