



## ***Cahier Revendicatif CGT***

**POUR UN POLE INDUSTRIEL  
LA JANAIIS AU SERVICE DU  
MAINTIEN ET DU  
DEVELOPPEMENT DE  
L'EMPLOI ET DES ACTIVITES.**

# Pour un pôle industriel La Janais au service du maintien et du développement de l'emploi et des activités

---

La CGT n'entend pas se résoudre au déclin de l'industrie en France. Elle n'entend pas non plus se résigner à l'affaiblissement des filières avec leurs cortèges de suppressions d'emplois et de fermeture de site.

L'Ille et Vilaine n'est pas épargnée par cette situation, dans l'automobile en particulier. 1 emploi chez PSA Rennes en génère 5 autres de façon indirecte (sous-traitant, commerce, service public...) dans le département voire au-delà.

Le plan social de suppression de 1400 emplois à PSA Rennes la Janais fragilise l'équilibre économique et social du territoire.

A la SNCF aussi, l'emploi industriel est mis à mal. 250 emplois sont menacés au Technicentre de Rennes sous prétexte d'une « baisse » de charge de la rénovation du matériel roulant.

Le volet de ré-industrialisation du site de la Janais se présente en l'état comme un effet d'aubaine pour les entreprises qui ont déposé des projets.

Les investissements pour ces nouvelles activités seraient essentiellement supportés par les fonds publics (Etat, collectivités) et le fond de revitalisation qui s'impose à PSA.

Avec des ambitions limitées en termes d'emploi, que ce soit en nombre (150) et dans la forme (durée de 3 à 5 ans, mise à disposition, ...)

## La CGT, force de proposition !

Parce que nous sommes convaincus que rien n'est inéluctable et que d'autres alternatives sont possibles, nous mettons en débat avec nos syndicats concernés, la création d'un pôle industriel la Janais.

Ce pôle est bâti autour d'une activité principale, la construction automobile, et une activité complémentaire, la rénovation et l'entretien du matériel ferroviaire et urbain.

Nous nous appuyons pour cela sur le plan B, proposé par la CGT pour le groupe PSA, et qui n'a malheureusement fait l'objet d'aucune étude sérieuse à ce jour.

Nous prenons également appui sur les 2 projets de la SNCF visant à installer un atelier de restylage TGV sur le site de PSA et à en créer un autre dédié à l'entretien des pièces réparables du matériel roulant à St Jacques de la Lande, soit à 1,5 Km du site de la Janais et non relié actuellement au réseau ferré.

Notre proposition s'appuie sur de l'emploi pérenne et de qualité. Elle s'inscrit aussi dans un schéma de cohérence industrielle (départementale, régionale, nationale) et environnementale.

Son financement doit être assuré par les deux entreprises PSA et SNCF, et complété d'investissement public garantissant le respect de critères sociaux tels l'emploi : sa forme, son nombre, ses conditions, sa rémunération.

La CGT renouvelle son exigence de droits nouveaux pour les représentants des salariés pour intervenir sur les stratégies d'entreprises, notamment pour un droit suspensif sur les licenciements et pour transformer la précarité en emploi stable.

## Ensemble, imposons d'autres choix !

**PSA**  
**le plan B**  
**de la CGT**

# La situation du groupe PSA

La situation prévisible pour les prochains mois est tendue pour 4 raisons :

- 1) *Le coût de la politique de globalisation à marche forcée initiée par M.VARIN (nouvelles usines en Russie, 3<sup>e</sup> usine en Chine, augmentation de 50 % des capacités de production au Brésil) n'est pas compatible avec la baisse significative des ventes en Europe, où le groupe PSA réalise l'essentiel de ses marges.*
  
- 2) *Cette situation est aggravée par l'arrêt des activités avec l'Iran (450 000 véhicules en 2011), qui semble être la conséquence de l'alliance avec Général Motors, (Renault-Dacia continue à commercialiser des véhicules dans ce pays).*
  
- 3) *Les réserves financières du groupe ont été dilapidées : 6 milliards € de dividendes et de rachats d'actions au cours des 13 dernières années et cette politique se poursuit malgré le plan social.*  
*Lors de la dernière AG des actionnaires du groupe PSA, réunie le 24 avril 2013, il a été validé pour 350 millions d'euros d'« achat-annulation » d'actions et de distribution d'actions gratuites aux principaux dirigeants de l'entreprise.*
  
- 4) *En dégradant la note de PSA, les agences de notations, font peser la menace d'un renchérissement des renouvellements d'emprunts au cours des prochaines années.*

Une partie des causes de la situation de PSA est donc liée à la politique menée par la famille Peugeot et les hommes qu'elle a nommé à la tête de l'entreprise.

Une autre partie est liée à des facteurs externes, (politiques d'austérité menées en Europe, relation avec l'Iran), qui demandent des réponses politiques et macroéconomiques.

# La nécessité d'une restructuration financière

L'expertise SECAFI a mis en évidence la nécessité d'une restructuration financière.

Une préconisation de l'expertise est un nouvel apport de capital.

Lors de l'alliance avec GM, un premier apport a été réalisé par GM, mais l'actionnaire principal de PSA, la famille Peugeot y a fort peu participé (114 millions sur 1 milliard €). La société Peugeot Frères a vendu les 2/3 de ses droits préférentiels de souscription ce qui lui a permis de se retrouver en possession de 3 200 000 actions PSA nouvelles sans avoir déboursé 1 euro !

Or les rapports SARTORIUS et SECAFI ont pointé du doigt la politique de dividendes et rachat/destruction d'actions pratiquée depuis 13 ans et qui a coûté 6 milliards € à l'entreprise au bénéfice principal des sociétés financières FFP et Peugeot Frères.

La CGT préconise donc un apport de 1,5 milliard € au capital de PSA, de la famille Peugeot et de ses sociétés financières FFP et Peugeot Frères.

Pour mémoire la FFP a placé une partie des dividendes perçue de PSA dans des fonds diversifiés : LISI, ZODIAC, LINEDATA, ORPEA, ONET, SEB, CHATEAU GUIRAUD, IPSOS, Immobilière DASSAULT, SANEF, DKSH Suisse... pour un montant de 1,2 milliard €.

Cet apport de capital permettra

- De réaliser les projets de développement et d'avenir (transition énergétique), qui sont aujourd'hui suspendus : boîte de vitesse DCT, hybride rechargeable, etc...
- De relancer les modèles et silhouettes de véhicules qui ont été retardés ou abandonnés et de maintenir un niveau de R&D suffisant pour préparer l'avenir.
- De gérer de façon convenable le volet social de la phase transitoire jusqu'à 2016.
- Alors que la presse s'est interrogée sur un éventuel désengagement, cet apport marque-rait la confiance de la famille Peugeot dans le groupe PSA, permettant de détendre la situation. Il permettrait aussi de poursuivre les discussions avec les pouvoirs publics sur le volet social sur d'autres bases.

En complément, la CGT préconise un plan d'économie au niveau des structures dirigeantes de l'entreprise (rémunération et jetons de présences des membres du Conseil de surveillance, rémunération du PDG, retraites-chapeaux des anciens dirigeants MM. Calvet, Folz, Vardanega ...), qui doivent assumer leur responsabilité dans la situation actuelle de l'entreprise.

**A défaut, la CGT et les salariés considèreraient que la question du changement d'actionnaire principal est posée.**

## Le scénario 10

Dans les documents officiels soumis au CCE, la direction PSA a présenté 9 scénarii, (fermeture de Trnava, fermeture de Poissy, fermeture de Madrid, suppression d'une chaîne de montage à Mulhouse ...) pour conclure que le scénario 9 (fermeture d'Aulnay, - 1400 emplois à Rennes) était le plus approprié.

Ces scénarii visaient à enfermer le débat dans le cadre de la production de véhicules du segment B, avec une comparaison des écarts vis-à-vis d'un scénario de référence (situation idéale pour la direction PSA), basé sur un taux d'utilisation moyen des équipements de 115 %, c'est-à-dire avec un recours massif au travail de nuit et du week-end. L'histoire récente de PSA montre que les usines sont rentables en 2 équipes.

L'application de ce scénario 9 amènerait à ce qu'à l'horizon 2016/2018 certaines usines soient surchargées (Vigo, Sochaux, Trnava) tandis que d'autres seraient soit fermées (Aulnay) soit en sous-charge (Mulhouse). **La CGT a demandé à SECAFI l'étude d'un scénario 10 permettant la répartition des productions entre les sites, y compris Aulnay, en utilisant la souplesse du site de Mulhouse qui produit à la fois des véhicules de segment B et de segment C.**

Usines	Production 2012	modèles 2012	Scénario 9 PSA Production 2018 Info CCE du 25/10/12	modèles 2018	Capacité 3 équipes	Capacité 2 équipes	% sur 2 équipes	Scénario 10 CGT	% sur 2 équipes	Modèles scénario 10
AULNAY	119	C3	0	confidentiel	240	160		155	97%	Confidentiel
MADRID	76	207	75		205	137	55%	75	55%	
MANGUALDE	44	Berlingo, Partner	60		69	46	130%	60	130%	
MULHOUSE	221	C4, DS4 / 206+,208	190		452	301	63%	250	83%	
POISSY	263	C3, DS3 / 208	300		440	293	102%	290	99%	
RENNES	131	C5, 508	170		243	162	105%	170	105%	
SOCHAUX	317	308 / 3008, 5008, DS5	450		526	351	128%	350	100%	
TRNAVA	212	C3-Picasso, 208	300		293	195	154%	195	100%	
VIGO	295	Berlingo,Partner,301,C-Elysée / C4-Picasso	540		585	390	138%	540	138%	
Total	1678		2085			1875	111%	2085	102%	

*\*la production est indiquée en milliers de véhicules.*

*\*l'équilibrage est assuré par le transfert de productions des sites les plus chargés (Trnava, Sochaux) vers les sites les moins chargés (Aulnay, Mulhouse). Un transfert depuis les sites de Vigo/ Mangualde demandant des investissements lourds n'a pas été retenu dans le scénario 10.*



## L'étude conclut à la faisabilité de ce scénario 10.

Ce scénario permet de charger toutes les usines, y compris Aulnay, en 2x8 (et + à Vigo et Mangualde).

Il nécessite un niveau d'investissement limité : 77 millions € (notamment pour moderniser l'atelier de peinture d'Aulnay) et 20 millions de frais transitoires soit 97 millions d'euros, amortissables sur 7 ans à raison de 14 millions € par an.

Si on y intègre le coût du transfert de caisses ferrées de Sochaux à Mulhouse (3 millions €/an), le coût global est de 17 millions €/an. A comparer aux 520 millions € de dépenses annoncées pour la fermeture d'Aulnay.

L'adoption du scénario 10 ne permet pas de solutionner tous les problèmes d'emplois.

- Les politiques d'austérité menées en Europe pèsent sur les ventes automobiles et donc sur le niveau d'activité des différentes usines.
- Le scénario 10 ne résout pas le problème du niveau de production à Rennes en attendant le renouvellement C5 annoncé pour 2016/2017.
- Dans un contexte de stagnation voire de baisse des ventes, les gains de productivité sont destructeur d'emplois.

## La CGT fait donc des propositions pour :

- Réduire le nombre de suppression d'emplois.
- Créer de nouveaux emplois.
- Sécuriser les transitions professionnelles et les fins de carrière.

## Réduire le nombre de suppressions d'emplois

1) Le rapport SECAFI a mis en évidence le manque de rigueur du projet de suppressions d'emplois présenté au CCE du 25 juillet 2012 :

- L'effectif de base est celui du mois de mai, non corrigé des inscriptions dans le plan de départs volontaires alors en cours, qui se sont poursuivies jusqu'à fin juillet. Il y a donc une superposition des 2 plans, d'autant plus importante que la direction PSA a fait partir en départ volontaire un nombre de salariés supérieur à celui sur lequel le CCE avait été consulté.
- De même les départs naturels (décès, invalidités, démissions, licenciements individuels ...) non remplacés n'ont pas été déduits de l'effectif à supprimer.
- Au total, SECAFI estime que le nombre de suppressions d'emplois doit, sur ces seuls éléments être ramenés de 7979 à 6369 (si l'on considère que les 2 procédures sont successives) et même à 5454 (si l'on considère que les 2 procédures sont chevauchantes). Ces conclusions sont renforcées par le fait que la direction PSA n'a pas indiqué d'effectif-cible en fin de procédure.

2) Le rapport SECAFI chiffre à 555 sur 1400 le nombre de postes à maintenir sur Rennes :

- 360 postes de production qui seront nécessaires en 2016 pour le renouvellement C5 (annexe 8). SECAFI fait des propositions de modalités transitoires pour le maintien de ces postes (APLD, réduction du temps de travail).
- 195 postes correspondants à l'extension d'un pôle de développement et d'activité d'emboutissage s'appuyant sur les compétences actuelles des salariés.

3) Les activités maintenues ou relancées

- L'apport de capital demandé dans le volet financier de notre plan B doit en partie permettre de réaliser certains projets suspendus ou abandonnés. Le nombre et la localisation des emplois ainsi maintenus ou créés dépendront des projets retenus.

4) L'amélioration des conditions de travail

- Enfin, la CGT souligne la nécessité de postes supplémentaires, notamment en production, pour améliorer les conditions de travail.

**La baisse significative du nombre de suppressions d'emploi annoncées nécessite donc de suspendre la mise en œuvre du plan social et de rouvrir les négociations.**

# Sécuriser les transitions professionnelles et les fins de carrières

Le principe CGT pour sécuriser les transitions professionnelles est simple : « **Un CDI pour un CDI** »

- Le salarié réalise sa formation et sa période d'essai chez le nouvel employeur, en gardant son contrat PSA, avec une convention de détachement temporaire.
- Au cas où cet essai est concluant la rupture du CDI PSA intervient avec la signature du CDI chez le nouvel employeur.
- Une allocation temporaire dégressive permet de couvrir l'écart de salaire.
- Le salarié dispose d'un droit de retour au cas où le nouvel employeur ne maintiendrait pas l'emploi après la période de subventionnement.

Il est nécessaire de sécuriser les fins de carrières par des préretraites-pénibilité.

Par exemple, sur les sites les plus impactés d'Aulnay et de Rennes, près de 1800 salariés ont 55 et plus. (Annexe 9 bis). La plupart d'entre eux sont sans diplôme et ont subi la pénibilité du travail qui entraîne des restrictions d'emplois et une espérance de vie réduite. Un reclassement est illusoire.

Une préretraite est méritée et nécessaire.

**La CGT propose et revendique un système de préretraite-pénibilité à partir de 55 ans.**

**La CGT demande une négociation tripartite (direction/syndicats/pouvoirs publics) pour établir les modalités de cette préretraite et son financement.**

Annexe 8 : Perspectives pour Rennes (Synthèse SECAFI page 38)

Un site de Rennes en sous-charge conjoncturelle jusqu'à fin 2016, mais qui peut être consolidé dans la période transitoire

Véhicule	Code	Segment	Estimation Scania												
			2009	2010	2011	2012*	2013**	2014**	2015**	2016	2017	2018			
Citroën C5	X7	D	80 126	79 106	65 718	39 331	37 000	25 000	22 000	15 000					
Citroën C5 (nouvelle)	X8	D									20 000	100 000	60 000		
Citroën C8	X6	E	994	1 114	1 029	1 333	0	0	0	0					
Citroën Xsara Picasso	N88	C	5 940	0	0	0	0	0	0	0					
Peugeot 407	D2	D	33 175	28 898	734	0	0	0	0	0					
Peugeot 508	W2, W24	D	0	6 385	114 759	91 820	97 000	100 000	88 000	75 000	60 000				
Peugeot 508 (nouvelle)	W3	D									20 000	100 000			
Peugeot 807	Z8	E	433	656	0	0	0	0	0	0					
			120 668	116 407	182 240	132 484	134 000	125 000	110 000	110 000	110 000	180 000	180 000		

\* prévisions Institut IHS oct-12

\*\* prévisions livre 2 (CP09 et PMT avr-12)

Annexe 9 bis : Pyramide des âges Rennes (Document PSA)



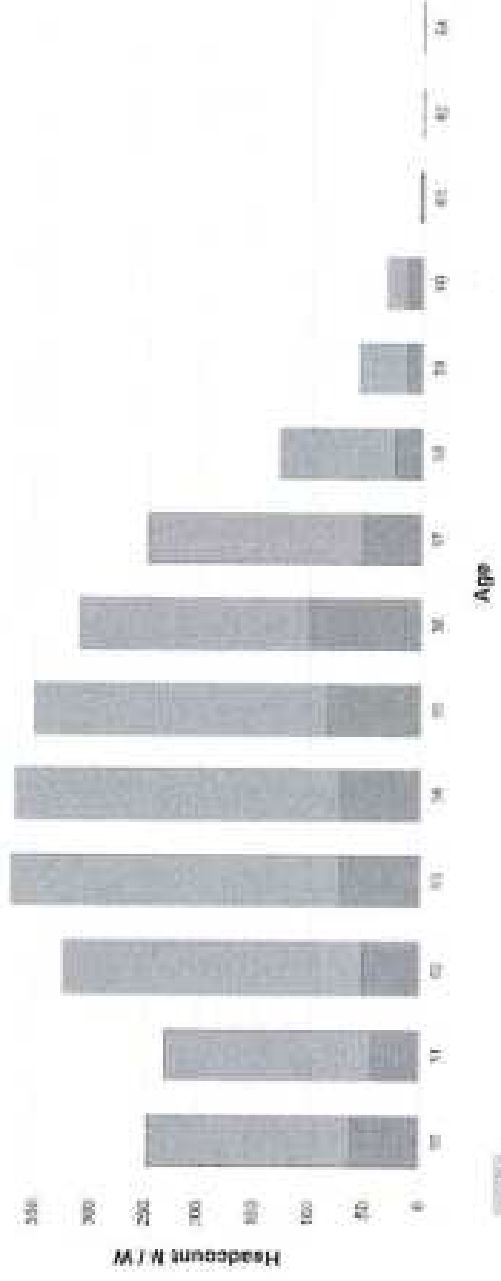
PSA PEUGEOT CITROËN

AGE PYRAMID\_MEN / WOMEN\_PCA AT THE END OF: Octobre 2 012

Site: RENNES

DIVERS	Statut	Contrat	Age category	Headcount		Mean Age				
				M / W	Men	Women	M / W	Men	Women	
ALL	Manager / Mutual / Staff	CDI	Seniors	2 678	2 088 (77.37%)	590	22.02%	54 ans et 8 mois	51 ans et 11 mois	54 ans et 8 mois

450



Age	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	Total
Men	100	150	200	250	300	350	400	450	400	350	300	250	200	150	100	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3 450	
Women	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	3 450
Total	200	250	300	350	400	450	500	550	500	450	400	350	300	250	200	150	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6 900	

# **L'industrie ferroviaire**

**Une réponse attendue  
aux besoins économiques,  
sociaux et environnementaux  
de nos territoires**

# Construction, maintenance et rénovation du matériel roulant (MR) et de l'Infrastructure.

En France, la filière ferroviaire c'est...

Le 3ème marché ferroviaire mondial en termes d'investissements et d'achats de matériels,

- *4 milliards d'€ de chiffre d'affaires (2001),*
- *90 000 emplois sur le territoire national,*
- *100% de fonds publics provenant essentiellement des collectivités locales et régionales.*

A la SNCF, l'industrie, c'est :

- ▶ *35 000 emplois à l'Infrastructure,*
- ▶ *23 900 emplois au Matériel*

L'industrie SNCF du Matériel ferroviaire en Bretagne, c'est deux Technicentres :

- *Un Technicentre de maintenance du matériel voyageur régional avec 230 cheminots situés à Rennes et deux sites légers à Quimper et Brest.*
- *Un Technicentre industriel situé à Rennes avec deux activités : PRM (Pièces Réparables du Matériel) et rénovation de matériel roulant.*

## Le Technicentre industriel de Rennes (*rue Pierre Martin, gare de Rennes*)



- 7 hectares au cœur de Rennes,
  - Un site embranché au réseau ferré,
  - Une co-activité (PRM, rénovation Matériel ferroviaire) permettant de gérer les fluctuations de charges.
- 
- Emploi, le TI de Rennes comptait :
  - 700 cheminots en 2004,
  - 495 cheminots en 2011.
- 
- L'activité PRM : centrée sur le Frein, le TI de Rennes est reconnu centre d'excellence,
  - Métrologie: seul établissement SNCF agréé COFRAC,
  - L'activité de rénovation du MR : assure la rénovation de niveaux 4 et 5 de matériel type Corail et Île de France (dont RER B de 2010 à 2012)



## Rame type VB2N



## Rame RER B type MI 79



**Avril 2011** : le Domaine Matériel à la SNCF redéfinit sa stratégie : rationalisation de l'outil de production et promotion de sa nouvelle filiale Masteris pour concourir sur les appels d'offres des nouveaux matériels TER et des transports urbains.

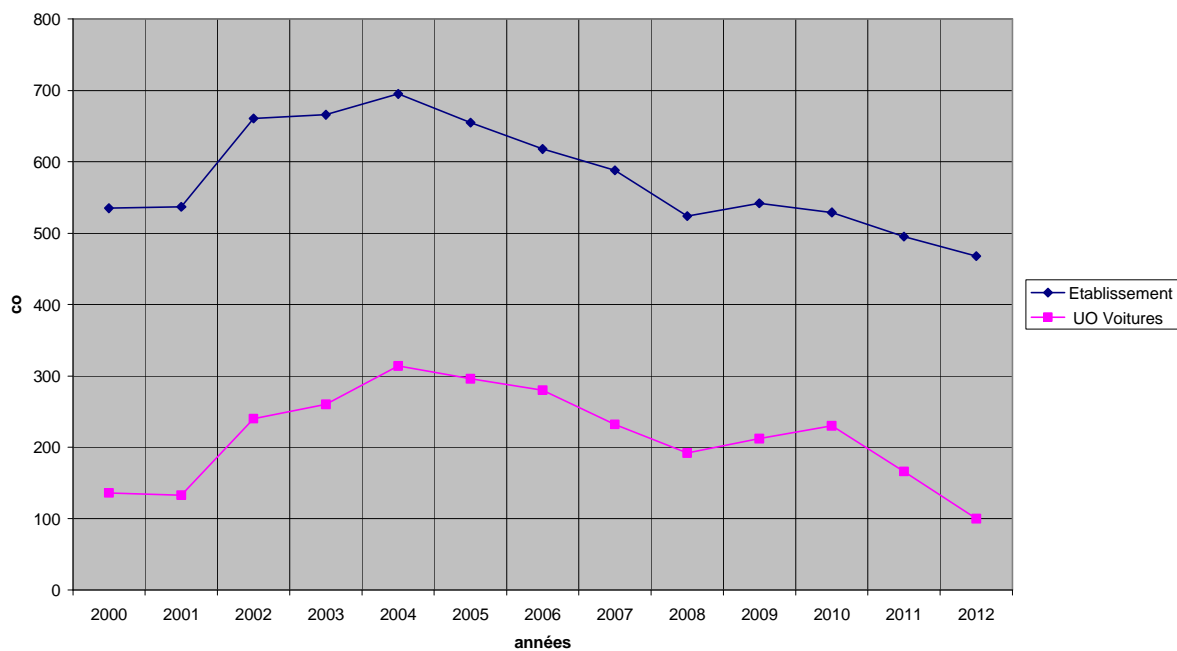
Ce maillon du service public ferroviaire sera tourné vers la satisfaction des marchés et la nouvelle raison marchande de l'industrie ferroviaire, loin de l'intérêt général inscrit dans les missions de service public de la SNCF.

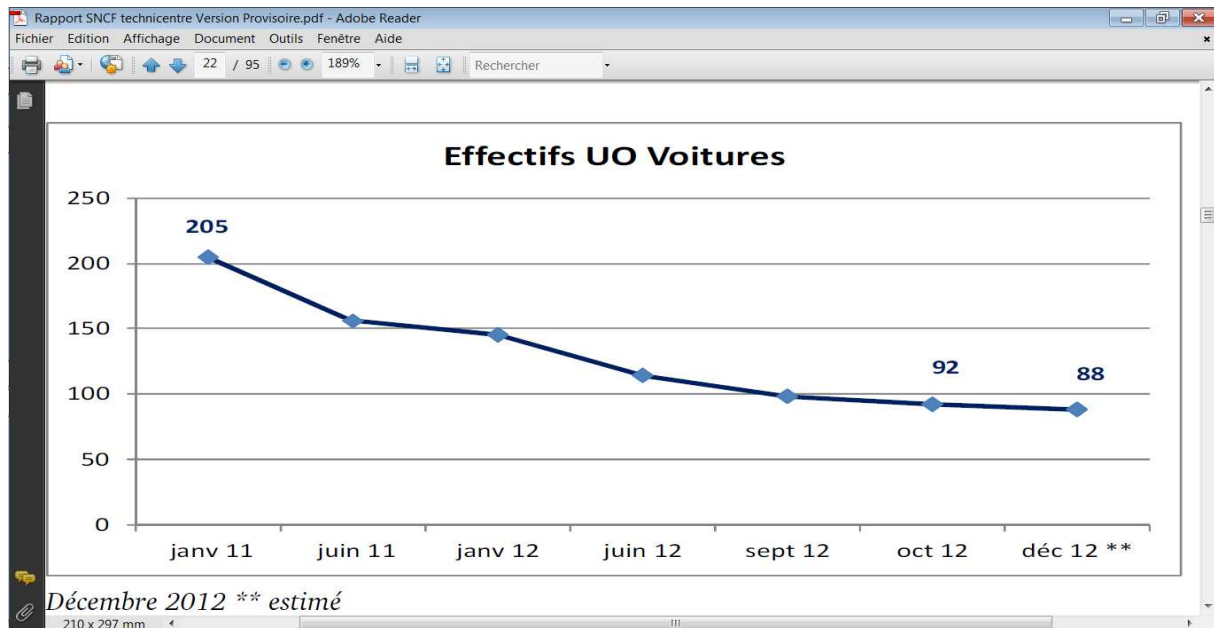
A. Bullot, ex-Directeur du Matériel et initiateur de cette stratégie, déclarait alors être à la recherche « d'un cadre réglementaire plus léger, engendrant des établissements plus flexibles, libérés des contraintes liées au statut public de la SNCF »

#### **Pour le Technicentre industriel de Rennes, la sanction tombe :**

- fermeture de l'unité de rénovation MR (Matériel Roulant) à l'horizon 2014, avec une suppression de 250 emplois.
- déménagement de l'activité PRM, dans un atelier neuf dédié PRM à St Jacques de la Lande (ZAC Mi-voie), sur un site non relié au réseau ferré.

**Cadre d'Organisation 2000 à 2012**





La Direction SNCF justifie cette fermeture d'activité par une baisse continue des besoins de rénovation dans la prochaine décennie.

En réponse, elle prévoit de concentrer la charge voiture sur deux Technicentres au lieu de cinq, faisant le choix d'externaliser une partie de cette charge vers des entreprises privées à la main d'œuvre plus précaire.

Une logique de saturation de l'outil industriel empruntée à l'industrie automobile, avec un niveau d'emploi socle à minima et une explosion du recours au travail temporaire (intérim, CDD).

Alors que la Direction du Domaine Matériel tente de justifier par des études de portée mondiale la « baisse inexorable de charges de rénovation », Philippe Biliet, Directeur de Masteris, jeune filiale du Matériel, explique dans les médias spécialisés que le marché de la rénovation est porteur, compte tenu de la baisse des finances publiques et des conditions d'accès à la concurrence.

## Pour contrer ce diktat de la fermeture, la CGT s'est engagée fermement dans la mobilisation :

- plusieurs mobilisations et concertations en interne,
- interpellation du président de la SNCF (Pépy),
- 3 tables rondes avec la Direction (Matériel, régionale et TI), les élus des collectivités locales et régionales, les organisations syndicales,
- interpellation des politiques (Maire de Rennes, de Chartres de Bretagne, le CG 35, les députés du département, le ministère du redressement productif et du Transport)
- conférence de presse, rassemblement public.

Face au refus de la SNCF d'envisager de remettre en cause la fermeture de l'unité voiture, la CGT a engagé la polémique sur les besoins futurs de rénovation à l'appui d'une contribution qui recense largement les perspectives.

Du matériel ferroviaire à l'urbain (Tramway, métro, Tram-train), le potentiel est avéré pour l'ensemble de l'outil de production à condition de sortir du modèle de spécialisation et de saturation excessive des Technicentres concernés.

État des lieux du parc ferroviaire : (source SNCF 2009)

Matériel Voyageur : 16 374 unités

- dont 455 TGV,
- dont 2494 voitures des Trains d'Équilibre du Territoire (rénovés pour 50% à l'horizon 2016),
- dont TER (hors ÎdF) 3791 voitures, 2796 éléments autotractés et 700 AGC,

Matériel marchandises et service : 41 994 wagons

Le rapport Bocquet (juin 2011) apporte la précision suivante concernant la moyenne d'âge du parc; nous retenons que les matériels immédiatement affectables au Technicentre industriel de Rennes :

Type de matériel	Total	Dont A 20 ans	Dont 11 à 20 ans
Automotrices	6657	2275	1135
Autorails	1938	738	294
Voitures voyageurs	6465	6178	208

## État des lieux du matériel urbain :

Le parc métro + tramways en France est déjà consistant.

22 villes sont équipées de Transports en Communs en Site Propre (TCSP), 6 ont des métros (4 ont des métros lourds et 2 ont des métros légers), 21 sont équipés de tramways (dont 5 métro + tramways)

Cela représente au niveau national un réseau de 947,9 Km à fin 2009, dont 368 Km en Ile de France.

Le parc est constitué, à fin 2009, de 1 445 rames de métro dont 1 038 en Ile de France et 878 rames de tramways dont 98 en Ile de France. (*Source : Repères données du Transport édition 2011, ministère*)

**Sur le territoire national**, ce n'est pas moins de :

13 projets urbains de créations ou extensions de réseaux de tramway qui naîtront dans les cinq années à venir : Aubagne, Avignon, St Julien en Genevois, Ain, Annemasse, St Louis, Besançon, Dijon, Strasbourg, Lens... et dans l'Ouest : Bordeaux, Tours, Le Havre et Brest.

5 projets de créations ou extensions de tram-trains : Lyon, La Seine St Denis (extension avec 200 rames supplémentaires), en Rhône Alpes, à Bordeaux et sur Nantes-Châteaubriant.

Sur le Transport urbain, la position de Keolis, filiale de la SNCF, présente sur 85 réseaux urbains dans 74 départements dont elle assure l'exploitation, offre une prise intéressante pour construire une offre qui intégrerait un volet rénovation du parc roulant avec l'appui du Domaine Matériel de la SNCF.

Un Technicentre de rénovation de matériel roulant à Rennes : une réponse utile aux besoins de transport urbains du grand Ouest !

**Autour de la Bretagne**, sont déjà en cours d'exploitation :

6 réseaux de tramways à Rouen, Caen, Orléans, Angers, Le Mans, Nantes,

1 réseau de tram-train en Pays de la Loire.

**En Bretagne :**

1 réseau de tramway à Brest en service depuis juin 2012 et constitué de 20 rames circulant sur la métropole de Brest Océane.

Une ligne de métro à Rennes, avec Projet d'une deuxième à l'horizon 2018. Un parc actuel de 30 rames dont 16 (VAL 208 de 2002) de première génération et 8 de nouvelle génération (VAL 208 NG de 2006)

## A force de luttres, les lignes ont bougé et la Direction SNCF revient sur sa position de mettre fin à toute activité de rénovation du matériel roulant :

- Le projet RetroFer
- Un atelier de restylage de TGV sur le site de PSA La Janais

La Direction SNCF prévoit pour une durée de 4 à 5 ans de faire restyler 50 rames TGV Atlantique sur un atelier conçu dans le bâtiment 01 du site de PSA La Janais. L'équipement sera dimensionné pour accueillir également des TGV Duplex.

La Direction SNCF envisage 100 emplois: 15 cheminots pour l'encadrement et 85 salariés de PSA mis à disposition pour réaliser la charge.

### **Le projet RetroFer : Un fort effet d'aubaine pour la SNCF !**

- un effet d'aubaine sur le foncier : 0 acquisition,
- un effet d'aubaine sur le coût : 100% de subvention demandée par la SNCF pour le restylage de 50 TGV,
- un effet d'aubaine sur l'emploi : mise à disposition de 85 salariés de PSA, dont le surcoût serait assuré par PSA,
- un effet d'aubaine sur la durée...limitée à 4 ou 5ans.

Pour un montant total d'environ 7,3 millions d'€ (3,8 investissements, 3,5 location bâtiment et écart de rémunération PSA>SNCF), la SNCF envisage un projet qui ne lui coûterait rien !

Le site actuel rue Pierre Martin, dont la poursuite d'activité n'est remise en cause par aucun élément objectif autre que la stratégie de la SNCF, doit faire l'objet d'une remise aux normes évaluée à 18 millions d'euros sur 20 ans, dont 10 dès 2014 /2015.

Pour la CGT, la fermeture de ce site, 7Ha au cœur de la ville, représente une valeur foncière importante qui devra, en cas de cession, être intégralement remise au pot d'une ambition industrielle ferroviaire sur le bassin de Rennes.

Pour rappel, la SNCF prévoit d'investir ou de faire investir :

- 20 millions d'euros sur la création d'un atelier dédié PRM à ST jacques de La Lande,
- 7,3 millions d'euros sur un atelier de restylage TGV sur le site de PSA,

La CGT s'engage maintenant sur le contenu du projet (emploi, pérennité d'activité, investissements, etc.)

**Pour la CGT, la pérennité de l'atelier restylage TGV, aujourd'hui temporaire, passe par la mise en production d'une deuxième charge (rénovation et/ou maintenance) de rames longues qui doit conduire à doubler les effectifs pour atteindre 200 emplois qui s'ajouteront au 450 de l'atelier PRM. C'est donc un capital humain et de compétences de 650 emplois de l'industrie ferroviaire que nous revendiquons.**

## **Pour la CGT, l'implantation d'un Technicentre sur le site de PSA ne peut se faire que sous certaines conditions :**

- Ne pas péjorer l'activité automobile du site et ses perspectives de développement,
  - Installer un pôle industriel ferroviaire reposant sur les deux savoir-faire (PRM et Rénovation MR), sur un site embranché,
  - Pérenniser les activités dans le temps, acquérir le foncier pour une installation durable,
  - Maintenir les compétences et l'emploi industriel ferroviaire par des emplois de cheminots à statut,
  - Développer un outil industriel adapté pour répondre aux besoins des AOT, Autorités Organisatrices de Transport ferroviaires, et urbains.
- 
- La SNCF, responsable du projet doit s'engager en participant notamment à son financement,
  - Pas d'argent public sans contrepartie sur le volume et la qualité de l'emploi et la pérennisation de l'activité industrielle,
  - Une activité ferroviaire sur le site de La Janais permet également un ancrage dans le tissu économique local et offre un débouché supplémentaire aux sous-traitants (caoutchoucs, sellerie, consommables, etc.) de l'automobile,
  - La filière ferroviaire nécessite d'être coordonnée par un chef d'orchestre : l'État !

**Conjuguer Industrie et service public, une priorité qui appelle à l'action !**