

TROIS SCÉNARIOS POUR L'USINE PSA

L'AVENIR DE LA JANAIIS EN QUESTIONS

Alliance avec GM, chômage partiel, suppressions de postes... L'actualité récente de PSA-La Janais soulève des interrogations.

L'usine va-t-elle fermer ? Survivre dans la douleur ? Rebondir grâce à la voiture propre ?
Le Mensuel a imaginé trois scénarios d'avenir pour 2020 et les a soumis aux professionnels concernés.

Par Xavier Thierry
xavier.thierry@lemensuel.com



Philippe Varin, le PDG du groupe, a promis que le site de Rennes connaîtrait le nouveau modèle qui sera assemblé dans ses murs au cours de l'année 2012.

« La Janais dans dix ans ? Euh... Je ne suis pas Madame Irma. » Cette réponse, *Le Mensuel* l'a entendue chez l'un de ses interlocuteurs, lorsqu'il a appris que nous préparions une enquête sur l'avenir de l'usine PSA-La Janais. Difficile de se lancer dans la prospective sur une telle question. Surtout au moment où l'industrie automobile française traverse une période de mutations.

En Bretagne, la filière automobile a perdu 8 000 emplois en quatre ans. De 25 000, le nombre de ses salariés est passé à 17 000, d'après les chiffres annoncés lors du comité stratégique des acteurs de ce secteur dans la région, le 15 janvier. La baisse des effectifs chez le fleuron de l'industrie, PSA, a largement contribué à cette saignée. Entre 2007 et 2011, l'usine de Chartres-de-Bretagne a perdu 3 000 emplois, passant de 9 000 à un peu moins de 6 000 salariés.

Compacter pour être rentable

Pour la première décennie du XXI^e siècle, les capacités de l'usine sont fixées à environ 400 000 véhicules par année. Un chiffre qui n'a jamais été atteint en dix ans. La production totale annuelle flirte plutôt avec les 200 000 voitures. En 2007, la direction annonce le plan « Rennes 2010 » : « Compacter » est devenu le maître mot. Elle souhaite reconfigurer le site pour lui fixer un seuil de rentabilité à partir de 220 000 automobiles par an. Des coupes importantes dans les effectifs sont opérées. La surface de l'usine a aussi été réduite : 210 000 m² d'ateliers, situés parfois à un kilomètre des lignes de montage, ont été supprimés pour regrouper les trois étapes de la construction du véhicule -le ferrage, la peinture et le montage- dans des bâtiments distincts.

Rennes se dote de deux lignes de production contre trois auparavant. Surtout, l'usine voit arri-

ver une nouvelle plateforme plus polyvalente appelée BVH2'. Ce nom digne d'une formule de mathématiques désigne le châssis de la voiture, qui peut être commun à plusieurs modèles. Avec ce nouvel outil, Rennes détient le potentiel pour produire des voitures plus petites, dans le milieu de gamme.

En 2010, les salariés sortent sonnés de cette phase de réduction de postes. Mais l'usine doit être « boostée » par l'arrivée de ce nouvel outil de travail. L'annonce de l'assemblage de la 508 à La Janais concourt à cet optimisme : le cap d'une usine spécialisée dans la production de véhicules moyen-haut de gamme se précise.

General Motors rebat les cartes

Deux ans plus tard, où en est-on ? Les chiffres de production ont progressé en 2011, avec 180 000 véhicules sortis des chaînes. Pourtant, l'inquiétude demeure. La faute à la conjoncture : la baisse des ventes et les résultats catastrophiques sur le marché européen ont poussé PSA à annoncer en décembre dernier 226 suppressions de postes à Rennes, dont 70 dans la recherche et le développement. Les salariés ne sont pas non plus rassurés par les choix du groupe : La Janais a vu passer sous son nez la production de la nouvelle Citroën DS5. Pourtant située dans le moyen-haut de gamme, l'usine de Sochaux a récupéré ce modèle. Pas de quoi donner du travail aux ouvriers rennais, qui multiplient les journées de chômage partiel depuis fin 2011.

« On a fait des efforts ces dernières années. Maintenant, notre plan de charge doit augmenter », réclame Jean-Marie Bertho, responsable du syndicat des cadres, la CFE-CGC. Autrement dit, Rennes doit voir arriver de nouveaux modèles.

La remplaçante de la C5, dont le cycle de vie suit une courbe descendante, est notamment attendue depuis des mois par les syndicats. Des interrogations auxquelles la direction n'a pas apporté de réponse : Philippe Varin, le PDG du groupe, a

« On a fait des efforts. Maintenant, notre plan de charge doit augmenter »

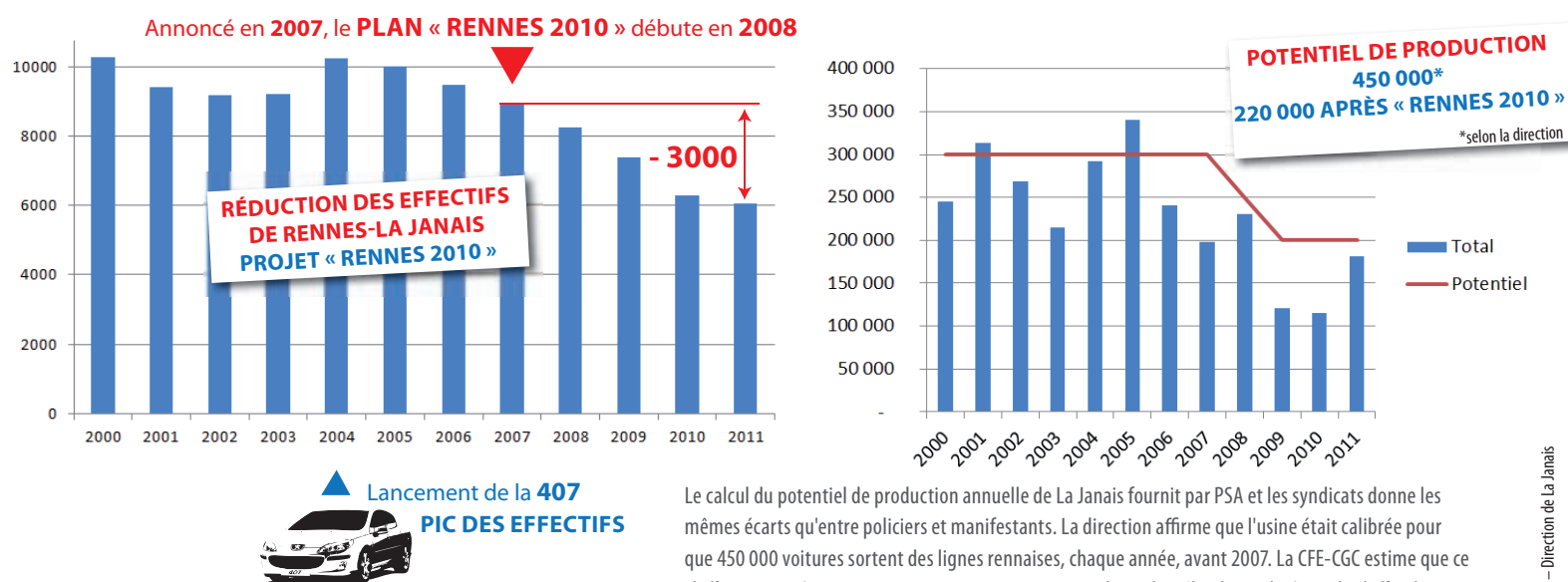
Jean-Marie Bertho, responsable du syndicat CFE-CGC

promis que le site de Rennes connaîtrait le nouveau modèle qui sera assemblé dans ses murs au cours de l'année 2012. D'après nos informations, l'annonce était programmée entre fin février et début mars. Mais elle a été repoussée en raison de l'alliance avec General Motors. Annoncé début février, ce rapprochement rebat les cartes, et bouscule aussi certaines hypothèses quant à l'avenir de La Janais.

Aujourd'hui, bien malin est celui qui peut prétendre dessiner le futur visage de la Janais en 2020. Le Codespar, l'agence de développement du Pays de Rennes, s'y était essayé en juin 2007. Elle avait élaboré quatre scénarios complets et techniques. La fermeture avait été envisagée et avait semé le trouble chez les élus.

La Janais va-t-elle fermer ? Survivre dans la douleur grâce au haut de gamme ou rebondir grâce à la voiture propre ? *Le Mensuel* a mis en fiction trois scénarios et les a soumis aux acteurs de la filière dans les pages suivantes. Ce travail n'a pas la prétention de prédire l'avenir. Il propose seulement trois options basées sur les dynamiques actuelles. De quoi donner quelques indices, à l'heure où les candidats à la présidentielle débattent des moyens pour endiguer la désindustrialisation du pays. ■

EFFECTIFS ET PRODUCTION À LA JANAIS



Le calcul du potentiel de production annuelle de La Janais fournit par PSA et les syndicats donne les mêmes écarts qu'entre policiers et manifestants. La direction affirme que l'usine était calibrée pour que 450 000 voitures sortent des lignes rennaises, chaque année, avant 2007. La CFE-CGC estime que ce chiffre pouvait être atteint « tirant au maximum sur la corde ». Il se base plutôt sur le chiffre de 300 000. Après le plan de compactage et de réduction des effectifs appelé « Rennes 2010 », La Janais est calibrée pour être rentable en produisant entre 200 000 et 240 000 véhicules par an.

Sources : CFE-CGC – Direction de La Janais

LE MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE PLONGE : LA JANAIS FERME

La Janais pourrait-elle fermer ses portes à l'horizon 2020 ? Le plus noir des scénarios compte peu d'adeptes, même si la récente alliance de PSA avec General Motors sème le trouble.

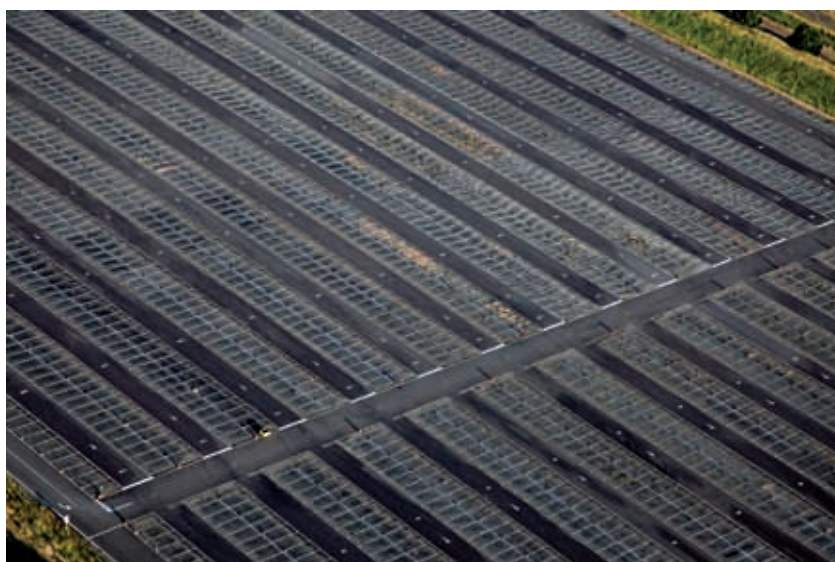
Nous sommes au début de l'année 2019. L'usine de La Janais souffre, à l'instar du marché de l'automobile en Europe. Le prix du baril de pétrole flambe, suite au bombardement de l'Iran par Israël, au cours de l'été 2012. Il atteint 300 dollars. Un tarif si prohibitif que les ventes de voitures sont en chute libre. Dans le Vieux continent, elles sont passées de 18 à 13,5 millions entre

2007 et 2011. En 2019, elles ont dégringolé à 6 millions. Même le marché des pays émergents a ralenti.

Le déclin est patent pour les modèles les plus consommateurs, ceux du segment haut de gamme. Le parc de véhicules électriques et hybrides augmente, mais le marché reste trop faible pour que les volumes de production permettent de faire vivre l'usine de la Janais, qui assemble la toute nouvelle 509 hybride, la remplaçante de la 508. Après la prise de participation financière de General Motors (GM) dans le groupe PSA en 2012, les deux constructeurs ont passé un cap : ils mènent désormais une politique de coopération industrielle. La conjoncture du marché automobile les incite à réaliser des économies urgentes et drastiques.

Arbitrage France-Allemagne

La fermeture d'un site de production est envisagée. Le siège de GM en Europe se trouve à Rüsselsheim, près de Francfort, en Allemagne : on y fabrique toujours les modèles haut de gamme de la marque Opel, propriété de GM. Le même segment que PSA à Rennes.



Peu d'observateurs croient à la fermeture prochaine du site de La Janais, ici vu du ciel.

L'usine bretonne est nettement moins rentable que son homologue allemande. Malgré les réductions de postes des dernières années, elle se trouve encore en sureffectif. L'âge moyen des salariés de l'usine, 54 ans, oriente le choix de la direction qui décide de fermer La Janais. C'est une catastrophe économique pour le territoire de Rennes Métropole. Financièrement, la collectivité perd un acteur qui représentait, en 2012, 8,4% du total de la contribution économique territoriale, l'ancienne taxe professionnelle. Quantité de fournisseurs de l'usine de La Janais n'ont pas entamé de diversification en dehors de l'automobile. Certains sont contraints de fermer. D'autres licencient. A quelques mois de l'élection municipale de 2020, la candidate socialiste à la mairie de Rennes, Nathalie Appéré, déplore un « drame » pour le territoire. ■

« IL FAUT VRAIMENT QU'UNE USINE N'AIT PLUS D'INTÉRÊT »

Cinq usines automobiles ont baissé le rideau ces dernières années en Europe. Il s'agit de l'usine Renault-Vilvorde (Belgique) en 1997, PSA-Rydon (Angleterre) en 2007, Opel-Anvers (Belgique) en 2010, Fiat-Palermo (Italie) en 2011 et Mitsubishi-Born (Pays-Bas) en 2012. Pourtant, autant le dire tout net : les observateurs et acteurs de l'automobile qui croient à la mort de La Janais sont aussi rares que les 2CV encore en circulation à Rennes. La politique de fermetures d'usines brutales par General Motors aux Etats-Unis inquiète certains syndicalistes. « Il faudrait vraiment qu'un site n'ait plus d'intérêt pour qu'une décision de fermeture intervienne », tempère toutefois François Roudier, porte-parole du Comité des constructeurs français de l'automobile (CCFA), association patronale de cette branche.

A Rennes, le groupe PSA a décidé de produire les véhicules haut de gamme. Un choix qui se veut rassurant : les marges sont beaucoup plus importantes sur les C5 et 508 que sur les petits modèles.

UNE USINE VIEILLISSANTE EST-ELLE CONDAMNÉE ?

A Rennes, « le salarié type » de PSA a les cheveux qui grisonnent. Il est expérimenté et fidèle. La moyenne d'âge à La Janais atteint 44 ans, pour 23 ans de présence dans l'entreprise. Le site n'embauchant pas, pas besoin d'être mathématicien pour comprendre que dans dix ans, la moyenne d'âge flirtera avec les 55 ans. De nombreux salariés qui coûtent cher seront donc proches de la retraite. Une opportunité pour que le constructeur lève les voiles ? Contactée, la direction de PSA exclut ce raisonnement : « L'expérience est plutôt un point positif. Cela signifie que nous avons un personnel compétent, même si le coût du travail est légèrement plus élevé qu'ailleurs. »

L'ACCORD AVEC GENERAL MOTORS REBAT LES CARTES

Voilà le type de « coup » que les analystes de l'automobile avaient prédit en observant cette partie d'échecs qui se joue dans l'industrie automobile. PSA et General Motors ont annoncé officiellement une alliance le 28 février. Le géant américain a acquis 7% du bébé de la famille Peugeot. L'accord, tel qu'il est annoncé dans un communiqué, prévoit la réalisation d'achats en commun et la mutualisation des plateformes de certains véhicules.

Le partenariat laisse aussi de nombreuses questions en suspens, dont celle des conséquences sociales. Les observateurs tombent d'accord sur un fait : il risque d'y avoir de la casse.

« L'alliance ne remplace pas ce qu'il faut faire pour résoudre les questions de surcapacité » [des sites de PSA en Europe, NDLR], a annoncé le PDG, Philippe Varin, dans la presse. Denis Martin, le directeur industriel, s'est montré plus direct lors des questions au Sénat, début février. « On ne

peut pas imaginer que toutes les usines restent », a-t-il déclaré.

Quel est l'avenir de La Janais dans cette nouvelle entité ? Certains éléments suscitent l'inquiétude. La Peugeot 508 et Citroën C5, produites à Rennes, se trouvent en concurrence directe avec l'Opel Insignia, de General Motors. Or, le siège de GM en Europe se trouve dans la ville où est assemblé ce modèle, à Rüsselsheim, en Allemagne. Si un regroupement des sites doit intervenir à l'avenir, GM acceptera-t-il de lâcher son « usine-berceau » au profit de Rennes, dont la rentabilité n'est pas établie à l'heure actuelle ? Pas sûr.

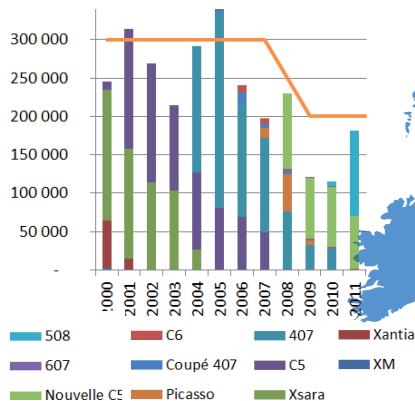
Ce rapport de force ne rime toutefois avec fermeture assurée. Jean-Marie Bertho, du syndicat CFE-CGC, lui, table plutôt sur de nouvelles tailles d'effectifs : « Pour moi, les trois marques (Opel, Citroën et Peugeot) vont être conservées. Cela n'a aucun intérêt de fermer l'usine allemande,

puisque'elle est saturée. Je vois donc bien se profiler des coupes dans les effectifs à Rennes. On va à brève échéance vers un plan de licenciement », assure le syndicaliste.

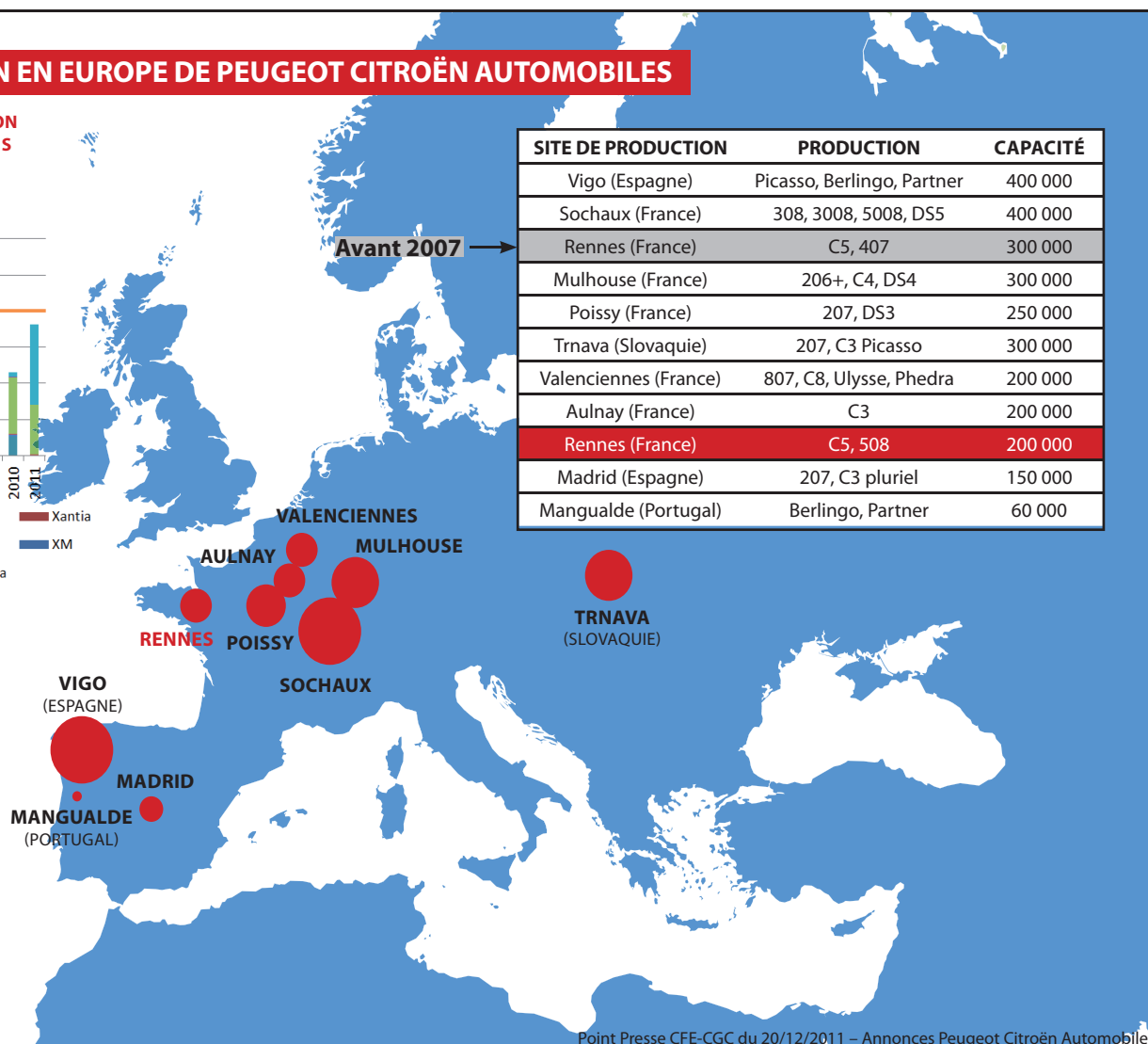
Laurent Valy, pour la CFDT, est lui aussi persuadé que les troupes de La Janais vont encore fondre. Ceci d'autant plus que le calendrier de production ne laisse rien présager de bon : « La C5 vieillit. On attend sa remplaçante. Entre l'annonce par la direction et sa production effective, il peut y avoir trois ans. Cela nous mène en 2015. C'est un gros trou dans la raquette. » Selon lui, à cette date, le site emploiera 4 000 à 5 000 salariés, contre près de 6 000 aujourd'hui. Du côté de la communication de la direction, on confirme que le site va souffrir : « Les deux à trois prochaines années vont être des périodes de production assez basse. Nous continuerons à adapter les effectifs en fonction. » ■

SITES DE PRODUCTION EN EUROPE DE PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILES

**PERSPECTIVES DE PRODUCTION
DU SITE DE RENNES-LA JANAI**
(En nombre de véhicules)



Certains syndicalistes s'inquiètent de la situation géographique de l'usine rennaise. Elle serait située trop à l'ouest par rapport au « nœud » de production au centre de l'Europe. Un éloignement à rebours du rapprochement avec General Motors, très présent en Allemagne. La présence d'importantes usines en Espagne tempère cette observation. Le plan « Rennes 2010 » a toutefois fait descendre La Janais dans ce classement des sites les plus gros producteurs. Rennes est également aujourd'hui moins polyvalent, avec seulement deux modèles assemblés dans ses lignes.



Point Presse CFE-CGC du 20/12/2011 – Annonces Peugeot Citroën Automobiles

L'USINE LIMITE LA CASSE

PSA-La Janais pourrait maintenir son activité dans le segment stratégique des modèles haut de gamme. Cette continuité serait toutefois marquée par une baisse continue des effectifs.

Malgré un marché européen en berne, PSA Peugeot Citroën a décidé de se battre coûte que coûte. Le constructeur s'oriente depuis plusieurs années vers une montée en gamme de son offre, pour réduire sa dépendance aux ventes de véhicules plus économiques. Dans cette optique, la qualité des automobiles à grand volume fabriquées à Rennes devient primordiale.



Les voitures du segment haut de gamme sont celles qui fournissent les marges les plus importantes à PSA. Pour de nombreux observateurs, le site de La Janais est donc incontournable dans la stratégie du groupe.

Le site breton s'adapte à la demande de plus en plus personnalisée des clients. Sur son bassin d'emplois Rennes dispose de PME qui ont travaillé à une kyrielle d'innovations, notamment grâce au pôle de compétitivité local, ID4Car, lancé dès 2005. Ces entreprises s'allient avec PSA pour aider le constructeur à transformer la voiture de 2020 en petit salon. On y trouve quantité de technologies : GPS 3D, dispositifs de sécurité permettant de détecter les obstacles à une distance de 30 à 150 mètres, système d'information en temps réel du trafic pour optimiser les temps de déplacement, assistance à la conduite...

Le site de Rennes détient le savoir-faire pour produire ces voitures intelligentes. Elles sont notamment expérimentées dans le nouveau modèle haut de gamme remplaçant de la 508 produite par Peugeot. Son nom : La Janais, en hommage à l'usine vieille de près de 70 ans.

Un employeur parmi d'autres

Malgré ces innovations technologiques, la place de la voiture recule au détriment d'autres modes de transport, à mesure que le coût du

pétrole augmente. La libéralisation du marché ferroviaire a rendu les tarifs du train bien plus compétitifs sur des distances moyennes.

Depuis 2007, le volume de production de Rennes est tombé à 100 000 véhicules par an. Le site parvient tout juste à être rentable, grâce à une diversification de ses modèles. La plateforme BVH2' a permis à Rennes de produire en petite quantité un nouveau véhicule de milieu de gamme, la 3010, remplaçante de la 3009.

La Janais ressort toutefois d'une passe difficile. Avec moins de 4 000 salariés, le site a perdu 2 000 emplois en quelques années. La période où le territoire rennais était dépendant de l'usine est révolue. Aujourd'hui, à Rennes, PSA n'est plus qu'un employeur important, parmi tant d'autres. ■

« LE HAUT DE GAMME, UNE IMAGE DE MARQUE »

La Peugeot 508 et la Citroën C6 : des pépites pour la capitale bretonne. Voilà, en somme, ce que pensent de nombreux analystes du secteur automobile. « Les usines qui produisent du haut de gamme sont typiquement celles qui sont difficiles à délocaliser, car on y recherche le zéro défaut », estime Luis Le Moyne, directeur de l'Isat, l'Institut supérieur de l'automobile et des transports. « Ces modèles reflètent l'image d'une marque. C'est pourquoi Rennes est une usine phare du groupe PSA », affirme François Roudier, porte-parole de l'association patronale qui regroupe les constructeurs automobiles français, le CCFA. La Janais serait pour eux d'autant plus stratégique que le constructeur a entrepris depuis quelques années de renforcer sa présence sur les voitures à gros volume, les plus rentables. Les marges sont, il est vrai, beaucoup plus importantes sur une 508 que sur une 208.

LA PLATEFORME, L'ATOUT DIVERSIFICATION

Le groupe PSA a investi dans la mise en place d'une nouvelle plateforme à Rennes. Appelée BVH2', cette base de véhicule offrira au site breton la possibilité d'être davantage polyvalent. Ainsi, il pourrait produire des voitures du « segment M1 », une taille en dessous des C5 et 508 fabriquées actuellement, qui appartiennent au « segment M2 ». Est-ce à dire qu'on pourrait voir des Peugeot 5008 ou des C4 Picasso sortir des lignes de montage de la Janais ? Rien n'est moins sûr. « Ce secteur est la chasse gardée du site de Sochaux, également le siège de PSA... », remarque Jean-Marie Bertho, du syndicat CFE-CGC. Difficile d'imaginer que le groupe se désengage de Franche-Comté pour se renforcer en Bretagne. Néanmoins, la plupart des syndicalistes sont d'accord pour considérer que cette nouvelle plateforme, même si elle reste aujourd'hui inutilisée, demeure un point positif pour l'avenir.

chic'cycl'

Chez chic'cycl, il y a des vélos pour tous les jours, mais pas comme les autres.



Chez chic'cycl, vous pouvez essayer des vélos de ville, électriques, hollandais, biporteurs, triporteurs, de randonnée, pliants, beach cruisers, enfants, draisienne... et tous les accessoires qui vont avec !

VTC Samedi 28
MoustacheBike
moteur Bosch 36V
autonomie de
60 à 145 km
2399 €

206 rue de Saint-Malo RENNES - Tél. 02 99 13 18 02 - www.cyclable.com

MENUISIERS, CHARPENTIERS,
PROFESSIONNELS DU MEUBLE

rsipro prévention
programme de prévention
des risques professionnels

Vous êtes indépendant et exercez dans la filière bois ?

Le RSI Bretagne lance un programme de prévention des risques professionnels.

Bénéficiez d'une consultation médicale gratuite réalisée par votre médecin traitant et entièrement dédiée à la prévention des risques auxquels votre métier vous expose :

- Mal de dos
- Blessures et accidents
- Tendinites
- Maladies respiratoires
- Surdité...



Brochure téléchargeable sur la page d'accueil de notre site internet www.rsi.fr/bretagne


Pour plus d'informations, contactez le service prévention du RSI Bretagne
02 99 02 53 91
02 99 02 53 70
contactsante.prevention@bretagne.rsi.fr

RSI Régime Social des Indépendants
ma Santé, ma retraite
Bretagne

www.rsi.fr/prevention

BLINDSPOT
LES ANGLES MORTS

DISQUAIRE • LIBRAIRE



ACHAT & VENTE
VINYLES NEUFS & OCCASION

Ouvert du Lundi (13H - 20H) au samedi (11H30 - 20H)
36, Rue Poullain Duparc - 35000 RENNES
02.99.78.51.90

lesanglesmorts1@gmail.com
www.blindspot.com

NOUVELLE ADRESSE...MÊME COMBAT !

espacil

Pour concrétiser tous mes projets.

Location • Logement pour jeunes • Logement pour seniors
Promotion construction : appartements et maisons individuelles • Transaction
Financement • Gestion et syndic • Mobilité professionnelle • 1% Logement.

www.espacil.com
Tél. 02 99 27 20 00



LA RECONVERSION VERS L'ÉLECTRIQUE

La Janais produira-t-elle des voitures électriques en 2020 ? Même si le groupe a pris du retard sur Renault dans cette technologie, la 508 hybride représente un atout pour Rennes.

En ce tournant de l'année 2020, le marché de l'automobile vit une nouvelle période de grande mutation. Le contexte géopolitique participe à un rejet de la voiture. Après la crise iranienne, la lame de fond démocratique qui a soulevé de nombreux pays du Moyen-Orient atteint maintenant l'Arabie saoudite, premier producteur de pétrole mondial. Face à la répression de la famille royale, les démocraties occidentales arment discrètement les dissidents. La monarchie du Golfe réplique en

augmentant dramatiquement le prix du baril.

En conséquence, le marché automobile thermique plonge. L'électrique connaît toutefois une ascension grâce à une politique volontariste de l'Etat et à une amélioration de l'autonomie des batteries. PSA se lance de manière plus volontariste dans la voiture à zéro émission de CO₂. A Rennes, les conditions sont réunies pour développer ces nouveaux modèles. De nombreuses PME ont le savoir-faire pour mettre en place leurs conditions de bonne circulation. Les bornes de recharge sont bien disséminées dans la métropole. Des entreprises se sont également spécialisées dans la maintenance et la gestion des flottes de véhicules électriques.

Investissements

Le groupe PSA a été convaincu par ces installations. Il a choisi Rennes pour assembler son premier véhicule électrique dans le haut de gamme, la 508+, remplaçante de la 508. Peugeot-Citroën a accepté d'investir dans un nouvel atelier. Une nou-



PSA a mis en oeuvre une stratégie moins volontariste que Renault-Nissan sur le véhicule électrique.

velle ligne, nécessaire pour produire ce véhicule 100% électrique, a aussi été créée. Une décision lourde, qui constitue un gage de confiance en l'avenir pour l'usine rennaise.

Cependant, les volumes de production dans l'électrique restent incomparables à ceux des autres technologies. Rennes continue sa montée en puissance dans l'hybride, entamée en 2011. La 508+ hybride connaît un relatif succès commercial. Cette technologie représentait 6% de la production totale de l'usine en 2012. Elle est passée à 70% en 2020. ■

L'HYBRIDE, PREMIER PAS VERS LE TOUT-ÉLECTRIQUE ?

En fabriquant la 508 hybride, à partir de 2011, PSA-La Janais a-t-elle accompli un pas vers l'électrique ? « Oui », répondent en chœur plusieurs analystes du secteur automobile. En utilisant cette technologie, les salariés rennais ont développé des compétences qui pourraient leur permettre d'assembler demain une voiture dite « verte ». « Du personnel est formé spécifiquement dans l'ingénierie électrique ou chez les techniciens pour développer l'hybride. Certains d'entre eux ont l'avantage d'être habilités à manier de la très haute tension par exemple », explique Luis Le Moyne, directeur de l'Institut supérieur de l'automobile et des transports (Isat).

Pour François Roudier, porte-parole de l'association patronale des constructeurs automobiles, le CCFA, « il est facile de passer de l'hybride au 100% électrique ». A la direction de PSA, on tempère toutefois ces ardeurs. Pour produire une voiture 100% électrique à Rennes, il faudrait construire un nouvel atelier et une autre ligne. Un investissement conséquent est nécessaire. Par ailleurs, les petits modèles sont pour le moment privilégiés pour développer ce type de propulsion.

PSA MOINS VOLONTARISTE QUE RENAULT

Sur le véhicule électrique, PSA et Renault-Nissan ont adopté deux stratégies différentes. La marque au losange et Carlos Ghosn ont investi quatre milliards d'euros pour mettre sur le marché quatre gammes de véhicules propres, d'ici 2017, à un tarif abordable. Cet effort a déjà payé. L'Etat lui a attribué récemment un gigantesque marché de près de 16 000 véhicules électriques dans les quatre prochaines années.

Une stratégie agressive et risquée qui tranche avec celle de PSA. Le groupe de la famille Peugeot joue plutôt les alliances stratégiques. Il s'est attaché les services de Mitsubishi pour développer au Japon les modèles « verts » Citroën C-Zéro et Peugeot Ion. Ses efforts se concentrent davantage sur la technologie hybride. Est-ce à dire qu'on n'est pas près de voir un véhicule électrique, ou même une partie d'une voiture, sortir des lignes de La Janais ? Loin de là. Le groupe évite simplement de mettre tous ses œufs dans le même panier.

RENNES, « VILLE PILOTE » DE L'ÉLECTRIQUE, UN ATOUT POUR LA JANAIS ?

Des gouttes de sueur avaient dû perler sur les fronts de quelques élus, en 2007, à la lecture du rapport-prospective du Codespar portant sur PSA-La Janais. L'agence de développement économique du Pays de Rennes avait scénarisé l'avenir de l'usine. Elle évoquait la possible fermeture de l'usine de Chartres et ses conséquences dramatiques pour le bassin d'emploi local.

Ce travail a déclenché une réflexion sur le véhicule électrique à Rennes Métropole. Et a abouti au vote, le 17 février 2011, du Plan véhicule vert breton (PVVB). Signé par la Région, Rennes Métropole et PSA, il prévoit un investissement de 2,5 millions d'euros pour « passer la première ». Des bornes de recharges ont commencé à être installées dans l'agglomération. Des voitures électriques seront mises en « autopartage » par

l'association Cityroul'. Des agents municipaux ont également été équipés. D'autres expérimentations vont être menées.

Lors du vote au conseil d'agglomération, les élus de la majorité avaient insisté sur le caractère « historique » de cette délibération. « Dans vingt ans ou trente ans, on fera référence à notre vote, j'en suis convaincu », avait déclaré Daniel Delaveau. Le président de Rennes Métropole voyait dans le PVVB la même stratégie d'anticipation qui avait positionné Rennes en précurseur dans le domaine des nouvelles technologies.

Le PVVB, une solution inédite et novatrice pour La Janais ? Pas pour tout le monde. Les syndicats CFE-CGC, CFTC, et d'autres, déplorent un choix qui n'impacte en rien l'industrie automobile locale. Les voitures électriques mises en circulation à travers le PVVB sont fabriquées, il est vrai, au Japon.

Même Philippe Bonnin, le maire de Chartres-de-Bretagne, la commune de résidence de La Janais, ne semble pas déborder d'enthousiasme. « Dans les dix prochaines années, combien de véhicules électriques circuleront dans Rennes Métropole ? 15 000... La Janais produit aujourd'hui 200 000 voitures. Pour moi, toutes ces démarches se déroulent hors du champ du site industriel actuel. » Autrement dit, le PVVB est totalement déconnecté de La Janais.

Si PSA décide un jour de produire un véhicule électrique, l'agglomération espère que Rennes sera choisie pour produire tout ou une partie de ce nouveau modèle. Luis Le Moyne, directeur de l'Institut supérieur de l'automobile et des transports, tempère : « PSA réfléchit à l'échelle mondiale. Les atouts de Rennes seront un critère secondaire ». ■

LE DÉVELOPPEMENT DU MARCHÉ DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

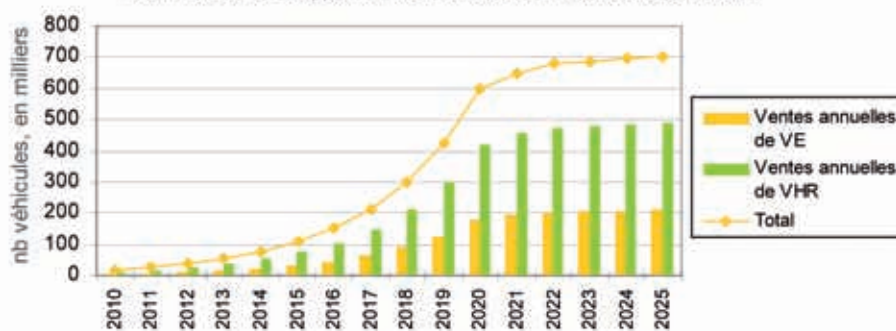
600 000

Ce sera le nombre de véhicules électriques vendus annuellement selon les prévisions du gouvernement en 2020. Soit

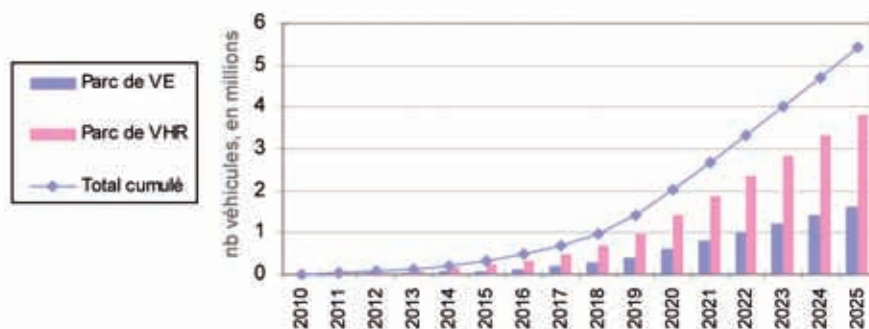
30 %

des ventes totales de véhicules décarbonés

Scénario de développement du marché des véhicules décarbonés



Scénario de développement du parc de véhicules décarbonés



Source : CGDD

— VHR, véhicules hybrides rechargeables — VE, véhicules électriques — CGDD, Commissariat général du développement durable

Ces prévisions établies par le Commissariat général du développement durable, une entité rattachée au gouvernement, sont extraites d'une étude datée de mai 2011 intitulée *Les véhicules électriques en perspective*. Les auteurs de l'étude établissent leurs prévisions à partir des coûts et avantages que représente un véhicule électrique en remplacement d'un modèle thermique. Le gouvernement a lancé un plan pour développer l'électrique. Objectif : deux millions de véhicules en circulation d'ici 2020 et 4,4 millions de prises de charge.

PRODUCTION DE 508 HYBRIDE SUR LE SITE DE RENNES-LA JANAIS



6,6%

508 hybride

60 véhicules produits/jour sur 900 508

Source : Direction PSA Rennes-La Janais

ÉLUS LOCAUX FACE À GROUPE MONDIAL

Les élus locaux se battent-ils assez pour sauvegarder les emplois à l'usine PSA-La Janais ? Certains syndicalistes et opposants politiques réclament davantage de volontarisme. La majorité à Rennes Métropole préfère s'inscrire dans l'action sur le long terme.



Jean-Yves Le Drian, président du conseil régional et Daniel Delaveau, président de Rennes Métropole, en compagnie de Philippe Varin, PDG de PSA, lors de la signature du Plan véhicule vert breton.

allusion au rôle joué par Pierre Moscovici (PS) et consorts, selon lui, dans l'attribution de la fabrication de la nouvelle Citroën DS5 à l'usine de Sochaux. Un modèle que Rennes aurait pu récupérer.

« Créer un écosystème »

Impuissants, les élus ? « Sur le court terme, la collectivité n'a pas de capacité d'action », assure Gwénaële Hamon (PS), en charge du développement économique à Rennes Métropole. L'élue estime qu'elle a la « responsabilité de créer un écosystème favorable ». C'est l'objectif du Plan véhicule vert breton. Rennes Métropole parie sur l'émergence d'un tissu d'entreprises qui graviteront autour du véhicule électrique. « Le secteur de l'automobile ne consistera pas seulement à construire des voitures. Il concernera de nombreux services liés : le recyclage des autos, la gestion des bornes de recharge... »

Le maire de Chartres-de-Bretagne, Philippe Bonnin (PS), semble plus terre-à-terre. « C'est une bonne chose que la collectivité s'implique dans la voiture électrique, mais je ne suis pas sûr que la stratégie d'avenir du site soit celle-là », indique-t-il pudiquement. Son action auprès de

Dans son bureau de la mairie de Rennes, Fabrice Marzin, élu du groupe d'opposition Alliance centriste (MoDem) au conseil municipal, pointe du doigt quelques lignes dans *Rennes Métropole magazine*. Daniel Delaveau s'exprime sur PSA dans une interview : « C'est un pilier, mais ce n'est pas le seul », argue le président de l'agglomération, avant d'évoquer l'accompagnement du constructeur mené par sa collectivité.

Une réponse peu combative au goût de l'opposant. Il estime que la parole de Daniel Delaveau et de son équipe sur le premier employeur privé de l'agglomération reste inaudible. « Lorsque PSA annonce 227 suppressions d'emplois à Rennes, il se contente d'un communiqué. Il faudrait taper du poing sur la table, faire en sorte que le directeur de l'usine de Rennes s'explique devant la population. Il ne faut pas oublier que la collectivité a mis des moyens à disposition de PSA (en créant notamment la zone d'activité dédiée à l'automobile, La Touche-Tizon, NDLR). »

Et d'embrayer sur l'histoire : « Les dirigeants de Citroën se sont installés à Rennes dans les années 60 car il y avait une main-d'œuvre disponible dans la région. Mais elle existait également ailleurs. L'action d'élus comme Henri

Fréville a été déterminante dans ce choix. Une mobilisation politique dépassait les clivages. Elle a disparu. »

Une observation partiellement partagée par Bruno Chavanat, le leader de l'opposition de la droite, Union pour Rennes capitale. « Aujourd'hui, ce modèle est à réinventer. L'action vis-à-vis de PSA doit être prise par tous les bouts : la fiscalité, la formation, la recherche.

« Sur le court terme, la collectivité n'a pas de capacités d'action »

Gwénaële Hamon, vice-présidente de Rennes Métropole en charge de l'économie

Tout ceci n'est pas le fort de cette municipalité, plus prompte à mettre en valeur son action sur les transports ou le logement. »

Sur le fond, la charge des élus d'opposition est partagée par certains syndicalistes, comme ceux de la CFE-CGC. « Nos élus n'ont pas pris la mesure du sujet, estime Jean-Marie Bertho. Leurs homologues à Vigo (Espagne) ou en Franche-Comté ont déjà compris que le politique se mêlait à la stratégie de PSA. » Une

PSA consiste à faire du lobbying, notamment via l'Acsia, l'Association nationale des collectivités sites d'industrie automobile, dont il est le président délégué. Celle-ci va publier au printemps un livre blanc de propositions afin de dynamiser l'industrie automobile. Elle critique notamment la recherche de compétitivité par la réduction des charges du personnel. Cette parole n'a semble-t-il pas été entendue par PSA. ■