

# Alstom : le bricolage de l'Etat suscite un tollé

- Pour pérenniser le site de Belfort, l'Etat va acheter 15 rames TGV pour les lignes Intercités.
- Accusé à droite comme à gauche de « bricoler », Manuel Valls invoque « l'Etat stratège ».

**L**e gouvernement a tenu la promesse de François Hollande : le site Alstom de Belfort, qui était promis depuis un mois à une sévère restructuration, est sauvé. Mais pour remplir le plan de charge de l'usine, l'exécutif a eu recours à une mesure inédite, qui suscite questions et polémiques : la commande directe par l'Etat (et non par la SNCF) de 15 rames TGV. Celles-ci sont appelées à circuler sur la ligne Intercités Bordeaux-Marseille, pour des coûts d'achat et d'exploitation nettement supérieurs à ceux des trains classiques. Une situation transitoire, avance l'exécutif, en attendant la mise en service de nouvelles lignes à grande vitesse, mais celles-ci ne

seront pas achevées avant une décennie au moins. A moins de sept mois du premier tour de l'élection présidentielle, cette décision a provoqué une vive passe d'armes politique. A droite comme à gauche, le gouvernement a été accusé de « *bricolage* » et de « *rafistolage préélectoral* ». Manuel Valls, lui, a vanté « l'Etat stratège ». « *L'Etat ne peut pas tout faire, mais il peut beaucoup* », a insisté le Premier ministre, corrigeant la célèbre phrase — très controversée à gauche — de Lionel Jospin en 1999 : « *L'Etat ne peut pas tout.* »

## LE POINT DE VUE

de Nicolas Bouzou

## Alstom, une bouffonnerie sur toute la ligne

**L**e « sauvetage » de l'usine Alstom de Belfort constitue un tel fiasco qu'on se demande s'il n'a pas été pensé par un pédagogue génial qui aurait voulu donner un exemple de ce à quoi peut aboutir l'ingérence de l'Etat en matière industrielle quand elle est à côté de la plaque de bout en bout.

Ce sauvetage est d'abord une bouffonnerie économique. Que l'Etat mobilise 500 millions d'euros sans compter l'énergie du gouvernement et de l'administration pour empêcher le déplacement géographique (et non pas la suppression) de 400 emplois relève d'une erreur de connaissance et d'analyse gravissime. En effet, tous les spécialistes du marché du travail répètent que l'économie française détruit environ 10.000 emplois par jour. Quand, dans le même temps, d'autres entreprises, ou les mêmes, mais dans d'autres postes, en recréent un peu plus de 10.000, le chômage baisse. Quand elles en recréent un peu moins, le chômage monte. Ainsi, pour le bien-être du pays, seul le solde entre les créations et les destructions d'emplois importe. A la limite, que des emplois disparaissent est plutôt signe de bonne santé économique, à partir du moment, bien évidemment, où le marché du travail fonctionne suffisamment bien pour que ces pertes soient plus que compensées. Autrement-dit, penser que l'on va faire diminuer le chômage en empêchant des emplois de disparaître est un contresens. Ce contresens est encore plus flagrant dans la période actuelle qui se caractérise par un mouvement de destruction créatrice d'une ampleur inédite à l'échelle de la planète.

Là où les Américains et les Chinois prennent des positions fortes, parfois incitées par des politiques publiques astucieuses, dans la génomique, l'intelligence artificielle, la robotique ou la conquête spatiale, nous forçons la SNCF, déjà dans une situation financière précaire, à utiliser des trains dont elle n'a visiblement pas besoin, sinon elle les aurait achetés elle-même.

**Nous forçons la SNCF, dans une situation financière précaire, à utiliser des trains dont elle n'a pas besoin.**

**Dépenser des centaines de millions d'euros pour faire circuler des TGV à 200 km/h, c'est dilapider l'argent des contribuables.**

Ce sauvetage est ensuite une bouffonnerie financière. Dépenser des centaines de millions d'euros pour faire circuler des TGV à 200 km/h revient à dilapider l'argent des contribuables, y compris celui des demandeurs d'emploi qui, eux, ne manifestent jamais et sont les premières victimes de ces politiques débilés. Avec une somme 10 ou même 100 fois moins importante, on aurait pu abonder le compte personnel formation des salariés concernés en leur proposant une reconversion

sérieuse et durable. Au lieu de ça, on préfère les rendormir le temps d'une campagne présidentielle en utilisant l'argent des Français. C'est faire montre d'un bien grand mépris à leur égard.

Enfin, ce sauvetage est une bouffonnerie juridique. Même si l'Etat pense contourner la procédure des appels d'offres, on imagine mal que, vu les sommes engagées, le droit de la concurrence ne s'applique pas. En outre, ce type d'actions protectionnistes nous expose forcément à des mesures de rétorsion pour des marchés similaires à l'étranger.

Mais, il serait trop facile de concentrer la totalité des tirs sur le gouvernement. En effet, ce à quoi nous invite cette lamentable affaire, c'est à réfléchir enfin sérieusement à la pertinence de l'Etat-actionnaire. Car ce que nous vendent à longueur de pages et de discours les thuriféraires de l'Etat stratège, du Front de gauche en Front national en passant, au Parti socialiste, par les nostalgiques du programme commun et, chez les Républicains, aux gaullistes opiniâtres, ne se vérifie pas dans les faits. Au lieu d'avoir une vision industrielle claire à long terme, l'Etat actionnaire s'empêtre entre la poursuite de plusieurs objectifs, certains élevés et industriels, d'autres bas et politiques. Le résultat, c'est que malgré la présence capitaliste de l'Etat dans un nombre élevé d'entreprises, notre pays est l'un des plus désindustrialisés de l'OCDE et notre présence dans les secteurs d'avenir dont j'ai parlé plus haut est minime.

Nicolas Bouzou est économiste, directeur et fondateur d'Asterès.





Soulagement à Belfort, où la restructuration du site d'Alstom, qui menaçait 400 emplois sur 480, a pu être évitée. Photo Gilles Rolle/RÉA

LES ÉDITORIAUX  
DES « ÉCHOS »

## Gosplan ferroviaire



Par Jean-Marc Vittori

## Quand les bornes sont franchies, il n'y a plus de limites.

Il y a une vraie différence entre un train et un polytechnicien : quand le train déraile, il s'arrête. Pas le polytechnicien. Cette histoire que se racontaient les cheminots de père en fils vient d'être remise au goût du jour, avec le gouvernement dans le rôle du polytechnicien. Pour comprendre à quel point sa décision d'acheter des rames de TGV pour sauver l'usine Alstom de Belfort est hallucinante, il suffit de la transposer ailleurs. Boeing manque de commandes ? Pas de souci, Washington achète des 777 pour les louer à la compagnie Southwest afin qu'elle ouvre un Houston-Dallas. Il était urgent d'ouvrir cette liaison texane qui s'étire sur 360 kilomètres. Porsche souffre ? Aucune inquiétude, le gouvernement allemand va acquérir quelques milliers de 911 pour les prêter à des associations réalisant du transport de personnes âgées. Même si des médecins soulignent que les seniors ont parfois du mal à se plier pour rentrer dans ce petit bijou.

Quand les bornes sont franchies, il n'y a plus de limites. On ne voit pas pourquoi le gouvernement réduit son ambition salvatrice au matériel ferroviaire. Il devrait aussi acheter des millions de poulets congelés pour éviter la fermeture de l'abattoir de Tilly-Sabco, en Bretagne. Et des dizaines de tonnes de châtaignes et de soja pour perpétuer les deux conserveries de Minerve, elles aussi en Bretagne. Et des centaines de milliers de pâtisseries fraîches afin de venir en aide au site de Patiprestige à Saint-Galmier, dans la Loire. Dans chacune de ces entreprises, des dizaines de salariés vont se retrouver sans emploi, contrairement au site Alstom de Belfort, où des reclassements étaient prévus pour tous.

Sauf que la décision du gouvernement est pis encore. Car cette dépense injustifiée devrait, en plus, entraîner des dépenses inutiles. De maintenance d'abord, car les TGV devraient servir sur des lignes régionales, alors qu'ils n'ont pas été prévus pour prendre des virages serrés ou s'arrêter fréquemment. D'investissement ensuite, car le gouvernement annonce la construction de nouvelles lignes à grande vitesse pour faire rouler ces rames, sur des axes où la rentabilité est inimaginable même en intégrant des myriades d'effets favorables induits par la ligne.

En pleine préparation des prochaines élections, le gouvernement cherche à éviter « un second Florange », à sauver un site dépassé, à garder dans le formol l'image d'une ville longtemps fief de Jean-Pierre Chevènement, qui est le tenant sympathique d'un industrialisme obsolète. Ce faisant, il oublie la colossale facture de ce sauvetage ubuesque. Les centaines de millions d'euros, l'image de la France à l'étranger, la négation brutale d'un apprentissage lent et douloureux des mécanismes économiques de base par les Français. Oui, le gouvernement déraile. Sans s'arrêter.

## Alstom : les questions que pose l'achat des TGV par l'Etat

- Les mesures présentées mardi assure le plan de charge du site de Belfort.
- La commande de 15 rames TGV pour les lignes Intercités suscite la polémique.

## FERROVIAIRE

Lionel Steinmann  
@lionelsteinmann  
avec Derek Perrotte  
— Bureau de Bruxelles

Pour les salariés d'Alstom à Belfort, c'est le soulagement : le gouvernement, comme il s'y était engagé, a annoncé mardi un chapelet de mesures qui évite au site la restructuration à laquelle il semblait promis, avec 400 emplois menacés sur 480. Mais l'inventivité dont a fait preuve l'exécutif suscite nombre de questions.

La plupart des leviers actionnés sont familiers. La SNCF va prendre sa part, avec une commande de 6 rames TGV pour la ligne Paris-Turin-Milan. Les négociations entamées depuis des mois achoppaient sur le prix. Sous la pression de l'Etat, la compagnie publique et Alstom ont finalement topé pour un montant légèrement inférieur à 200 millions d'euros. SNCF Réseau va également acheter 20 locomotives « destinées au secours des trains en panne », indique le communiqué du gouvernement, pour un coût de 80 millions d'euros. « Il y avait un besoin, le parc actuel avait plus de trente ans de moyenne d'âge », assure un cadre.

Alstom, de son côté, va investir 30 millions d'ici à 2018 « pour déve-

opper et industrialiser une plateforme de locomotives de manœuvre hybride ou diesel ». Cinq millions seront consacrés à la modernisation de l'outil industriel pour en faire « le centre européen de référence sur la maintenance des locomotives ». Et la direction engagera « au moins » la même somme pour accompagner la diversification du site, notamment vers la production de bus électriques.

Voilà pour le classique. Ce qui l'est moins, c'est la commande de 15 TGV Euroduplex que va passer l'Etat pour son compte propre. « L'Etat aura pour la première fois des rames TGV à son bilan », pointe un spécialiste du ferroviaire. L'exploitation des lignes à grande vitesse est en effet du ressort de la SNCF. Mais l'exécutif, accusé de charger à l'excès la barque de la compagnie publique, a décidé de ne pas lui imposer un nouveau fardeau. Au grand soulagement sans doute de Guillaume Pepy, le patron du groupe.

## Une Formule 1 sur une départementale

Ces 15 rames devraient sécuriser définitivement l'activité de Belfort d'ici à 2021, date à laquelle le « TGV du futur » devrait prendre le relais. Mais les contorsions pour parvenir à ce résultat interpellent. L'Etat ayant la haute main sur les lignes Intercités, c'est sur ce réseau que

## 730

## MILLIONS D'EUROS

Le montant total des commandes annoncées mardi par l'Etat et la SNCF pour le site de Belfort.

circuleront ces 15 rames TGV, et plus particulièrement sur la ligne Bordeaux-Marseille. Cela reviendra à faire rouler une Formule 1 sur une départementale, puisque les TGV, conçus pour une vitesse de croisière de 300 km/h, dépasseront rarement, sur ces voies classiques, les 200 km/h. Pour le délégué CFDT d'Alstom Patrick de Cara, cela n'a rien de choquant : « Les TGV que nous allons construire aux Etats-Unis circuleront eux aussi bien en dessous de leur vitesse de pointe. »

De surcroît, une rame TGV affiche des coûts d'exploitation 30 % plus élevés, même à vitesse réduite. Et elle coûte à l'achat 30 millions d'euros, soit 450 millions d'euros environ pour la commande annoncée mardi, même si le prix précis reste encore à négocier entre l'Etat et Alstom. C'est donc près du double d'un train Intercités classique. Il ne s'agit que d'une situation transitoire, plaide le gouvernement : ces rames doivent circuler sur la ligne Bordeaux-Marseille « par anticipa-

tion de l'arrivée des lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan ». Elles retrouveront à ce moment-là leur vocation première. Mais le financement de ces deux nouvelles LGV est loin d'être bouclé, et elles ne seront pas construites, au mieux, avant 2024.

Plusieurs observateurs ont également pointé le risque que Bruxelles voie dans l'opération une aide d'Etat déguisée. Mais, pour Marianne Clayton, associée au cabinet Clayton & Segura, « il ne relève pas de la compétence de la Commission européenne de décider si l'Etat français a raison ou non d'acheter des TGV, mais d'assurer le respect de la réglementation relative aux aides d'Etat. Ce qui importe d'un point de vue juridique est de vérifier si les prix et les conditions de marché ont bien été respectés. » Ce qui semble être le cas.

Ni l'Etat ni la SNCF, enfin, ne sont passés par un appel d'offres. Cela a été possible, assure une source, grâce à un contrat-cadre signé en 2007 entre la SNCF et Alstom. Mais l'Etat n'aurait a priori pas signé ce contrat-cadre.

## Le gouvernement accusé de toute part de « bricolage »

## Le sauvetage de l'usine Alstom de Belfort a fait l'objet, ce mardi, d'une vive passe d'armes à sept mois de l'élection présidentielle.

Pierre-Alain Furbury  
@paFurbury

« Le site de Belfort est sauvé. » La formule est signée Manuel Valls. Il l'a publiée sur son compte Twitter après l'annonce par l'exécutif de nouvelles commandes de TGV et de locomotives Diesel pour maintenir l'activité de l'usine Alstom de Belfort. Mais le Premier ministre, qui avait prévenu dès dimanche que « mardi, nous sauverons le site », n'a guère eu le loisir de se reposer sur ses lauriers. Le gouvernement s'est aussitôt retrouvé sous le feu des critiques, accusé pêle-mêle de « bricolage », « bidouillage », « rapiéçage » ou « rafistolage préélectoral ».

Localement, les syndicats ont certes salué l'accord, même s'ils ont

promis d'être « vigilants » sur le long terme. Mais à Paris, la passe d'armes politique a été vive. A moins de sept mois de l'élection présidentielle, l'exécutif a essuyé à la fois les critiques de la droite, de l'extrême droite, de la gauche de la gauche et de la gauche du PS. « Il y a un problème de compétitivité de notre industrie qui reste posé », a fustigé Nicolas Sarkozy, raillant « une commande artificielle qui ne règle en rien le problème d'Alstom ». « On creuse un trou pour en boucher un autre », a moqué François Fillon, comparant l'exécutif au « sapeur Camembert », un personnage de bande dessinée un brin simplet.

## « C'est de la stratégie »

Même tonalité dans la bouche d'André Chassaigne, le chef de file des députés du Front de gauche, ou des candidats socialistes à la primaire. « Ce n'est pas une réponse de fond », a regretté le député communiste du Puy-de-Dôme. Tout en

applaudissant la décision de l'Etat, l'ancien ministre Benoît Hamon y a vu du « bricolage industriel ». « Il est indispensable que l'Etat monte au capital d'Alstom avec une minorité de blocage », a préconisé la sénatrice PS Marie-Noëlle Lienemann. De son côté, Marine Le Pen, la présidente du Front national, a réclamé la « nationalisation de manière temporaire et partielle d'Alstom » et un « protectionnisme intelligent » libéré des règles européennes.

« L'Etat ne peut pas tout faire mais il peut beaucoup. [...] Le marché n'a pas toujours raison. »

MANUEL VALLS  
Premier ministre

Très irrité, Manuel Valls a, lui-même, porté la réplique. « Ça n'est [...] en rien du bricolage ; c'est de la stratégie », a-t-il martelé dans l'hémicycle de l'Assemblée nationale, accusant ses détracteurs de tout bord de ne pas connaître le dossier. « C'est assez étonnant d'entendre cette critique parce que je ne l'ai jamais entendue par exemple concernant Rafale et Dassault », a-t-il taclé, se référant à l'avion de combat du groupe possédé par la famille Dassault (qui compte deux parlementaires LR). « Nous avons stoppé le déclin industriel de notre pays », a-t-il encore plaidé, accusant la droite de vouloir mettre à bas, avec « des économies de 150 milliards » d'euros, « l'Etat stratège » et « les services publics ». Sur Public Sénat, Manuel Valls a ensuite résumé : « L'Etat ne peut pas tout faire mais il peut beaucoup. » Manière de corriger la phrase de Lionel Jospin en 1999, critiquée à gauche : « L'Etat ne peut pas tout. » ■