

L'arrêt programmé de la production d'Alstom prend une tournure politique

Le PDG du groupe a été convoqué à Bercy pour s'expliquer sur sa décision.

EMMANUEL EGLOFF [@eegloff](#)

INDUSTRIE Sans réelle surprise, l'arrêt programmé pour 2018 de l'activité production sur le site Alstom de Belfort prend un tour politique. Le PDG du groupe industriel, Henri Poupart-Lafarge, a été convoqué jeudi 8 septembre par Michel Sapin, ministre de l'Économie, et Christophe Sirugue, secrétaire d'État à l'Industrie.

La veille, mercredi 7 septembre, Alstom avait annoncé aux représentants des syndicats la fin de la production de locomotives sur le site de Belfort. Ne resteront, en 2018, que des activités de maintenance, ce qui entraînera la suppression de 400 des 500 postes de l'usine.

Baisse des commandes

Dans un communiqué faisant suite à la rencontre, les deux ministres ont fait part de « leur incompréhension devant le caractère soudain et non concerté de cette annonce ». Les dirigeants d'Alstom évoquaient pourtant depuis plusieurs mois la nécessité « d'adaptation de l'outil industriel français aux conditions de marché ». En clair, la baisse des commandes en France ne pouvait pas être sans conséquence.

Le gouvernement demande à Alstom « avant toute décision définitive » d'engager des discussions

avec « l'État, les partenaires sociaux, les élus locaux et l'ensemble des parties prenantes ». Cette déclaration ne constitue pas une remise en cause du plan proposé par le groupe. La leçon semble avoir été retenue après les réactions fortes du gouvernement après l'annonce, en 2012, de la fermeture de l'usine PSA d'Aulnay en 2012 et de celle du haut-fourneau d'ArcelorMittal à Florange. Des déclarations fortes qui n'avaient pas été suivies d'effet.

Ce qui n'a pas empêché Arnaud Montebourg, ministre du Redressement productif à l'époque d'Aulnay et de Florange, de qualifier

L'usine Alstom Transport de Belfort, en 2012. Malgré les promesses, aucune commande n'a été effectuée par l'État.

RGA/REA



« d'inacceptable » cette « fermeture programmée ». Nicolas Sarkozy a, de son côté, accusé Emmanuel Macron, l'ancien ministre de l'Économie, de n'avoir « rien fait » pour Alstom. Pour le Parti communiste, cet arrêt constitue « un désastre »

et appelle l'État à « prendre ses responsabilités », y compris en « nationalisant Alstom ». C'est plutôt d'activité que le groupe a besoin. Sur ce plan, l'attitude de l'État n'est guère exemplaire. En février, Alain Vidalies, secrétaire d'État aux

Transports, annonçait une commande de 30 rames Intercités auprès d'Alstom. Sauf que « sept mois après l'annonce de l'attribution de ce marché à Alstom, toujours pas l'ombre d'une commande », déplore la CFE-CGC. ■

Les faux procès en patriotisme économique



DÉCRYPTAGE
Bertille Bayart
bbayart@lefigaro.fr

Évitons les raccourcis. Ce n'est pas parce qu'il y a dix jours à peine une filiale de la SNCF a confié un contrat à Vossloh, un concurrent allemand d'Alstom, que le groupe français a engagé l'arrêt de la production à Belfort. La coïncidence des dates ne crée pas une explication convaincante: 44 locomotives de manœuvre n'auraient

pas changé le destin d'un site qui produit aujourd'hui au mieux 25 motrices par mois contre 150 en 2008 et dont les effectifs ont déjà fondu de moitié.

Mieux vaut donc ne pas instruire le procès en patriotisme économique de la SNCF. Que l'entreprise publique choisisse un fournisseur compétent pour s'équiper, fût-il de l'autre côté du Rhin, est d'ailleurs, du point de vue du contribuable français, plutôt une bonne nouvelle si cela est gage de bonne gestion.

Le procès en patriotisme économique d'Alstom s'avère tout aussi peu

La fermeture du site, douloureuse pour les salariés et marquante pour un site emblématique de l'histoire industrielle française, est le symptôme d'un changement d'époque,

pertinent. Contrairement à ce qu'a suggéré jeudi Ségolène Royal, la fermeture du site de Belfort ne cache pas de délocalisation. Alstom ne va pas construire ailleurs des trains qui seraient destinés au marché français. Ni fabriquer à l'étranger des équipements qui auraient pu être faits à Belfort. Dans le monde du rail, les marchés sont souvent locaux. Ainsi les États-Unis ont-ils conditionné le contrat géant de TGV récemment gagné par Alstom à la localisation sur le sol américain de 90 % de leur industrialisation. Si Belfort tourne au ralenti depuis des années, c'est parce que le marché français s'est effondré. Et dans les deux ans qui viennent, l'activité industrielle liée aux contrats français, c'est-à-dire à la commande publique française (État, entreprises nationales, collectivités), devrait encore chuter de 30 %.

La fermeture du site, douloureuse pour les salariés et marquante pour un site emblématique de l'histoire industrielle française, est le symptôme d'un changement d'époque. Le temps n'est plus à couvrir le territoire de nouvelles lignes, de nouveaux

rails et de nouveaux trains. Il serait même plutôt de rationaliser un système surendetté, un réseau que le pays a du mal à entretenir et une entreprise - la SNCF - qui peine à se convertir aux exigences de la compétitivité et de la productivité, comme l'a prouvé le récent conflit social. Comme d'autres secteurs industriels, de l'énergie à l'automobile, le rail français doit passer d'une économie dite de « rattrapage » - celle qui a fait la fortune des Trente Glorieuses - à un nouveau modèle dont les clefs sont l'innovation et l'exportation, plutôt qu'un tête-à-tête entre un industriel national et un opérateur public sous l'égide d'un État qui se pique de politique industrielle.

Alstom doit passer à la vitesse supérieure à l'international (90 % de son carnet de commandes), dans les services et dans la conception de systèmes globaux (infrastructures, signalisation, matériels roulants) qui créeront de l'activité à valeur ajoutée pour ses équipes françaises, et entretiendront des compétences qui resteront précieuses pour le rail tricolore. ■