

Alstom place François Hollande en première ligne

Le président tente de mobiliser la SNCF et les collectivités locales pour qu'elles passent commande au constructeur.

VALÉRIE COLLET @V_Collet

INDUSTRIE « Sauver » l'usine Alstom de Belfort... L'annonce par le groupe de l'arrêt, d'ici à 2018, de la production de locomotives sur le site et la suppression de 400 postes sur 500 a déclenché une tempête qui force le gouvernement à réagir. La solution ? Trouver des commandes comme l'a soutenu Michel Sapin, à l'issue de la réunion interministérielle convoquée d'urgence à l'Élysée. « Le président de la République nous a fixé un objectif : celui de faire en sorte qu'à Belfort les activités ferroviaires d'Alstom soient maintenues », a déclaré le ministre. Une série de rencontres a été programmée « avec les élus, avec les organisations syndicales, avec la direction d'Alstom et avec l'ensemble de ceux qui, en capacité de passer un certain nombre de commandes en France, peuvent permettre d'assurer le plan de charge qui permettra de sauver les activités ferroviaires d'Alstom à Belfort ». Le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, a même pris un engagement risqué : Belfort restera un site de production « dans les mêmes proportions qu'aujourd'hui ».

Lundi après-midi, François Hollande, lors d'une visite d'un centre de formation à Saint-Quentin-en-Yvelines, près de Paris, a précisé ses intentions. Il a demandé aux opérateurs ferroviaires de faire un effort. « Nous devons nous mobiliser pour qu'il y ait plus de commandes qui soient apportées et pour que cette entreprise-là puisse garder ses sites et, ce faisant, puisse être un fleuron de notre industrie, a-t-il dit lors d'un discours. Mais nous devons apporter des commandes et c'est le rôle de l'ensemble des acteurs publics, régions, entreprises de transports, SNCF, RATP, dans le cadre des accords qui existent et qui doivent être respectés, d'apporter de la commande. »

Une petite musique que Guillaume Pepy, président du directoire du groupe SNCF, connaît bien. Lui qui

achète régulièrement à contrecœur des rames de TGV dont il n'a pas toujours besoin et qu'il doit néanmoins financer. « Les TGV sont désormais les seules commandes qui relèvent de la SNCF, rappelle un dirigeant de l'opérateur public. Les TER d'équilibre du territoire (inter-cités) relèvent de l'État. » Ces prochains jours, la SNCF confirmera une commande de 1,2 milliard d'euros de TGV livrés entre la fin 2016 et la fin 2019 pour être mis en service sur les lignes Bretagne, Pays de Loire et Sud Europe Atlantique.

Stupeur réelle ou feinte

Mais pas d'achat de locomotives en vue. « Nous n'en avons pas besoin », répète ce cadre de la SNCF. Le re-centrage sur la production de locomotives a conduit Belfort aux difficultés que l'on connaît aujourd'hui. « Nous avons deux ans devant nous pour trouver des solutions pour Belfort », indique un cadre d'Alstom qui ne croit toutefois pas au miracle. « Le groupe va mieux que jamais. Il est riche, dégage de bonnes marges et a engrangé de nombreuses commandes à l'étranger. » Partout sauf en France.

Les représentants de la CDTF d'Alstom, eux, ont leur idée sur un sauvetage possible. « Le gouvernement avait un projet ambitieux de ferrovoies européens, le transfert sur rail du transport de marchandises, souligne Patrick de Cara, délégué syndical et représentant CDTF au comité stratégique de la filiale ferroviaire. Une liaison Amsterdam, Paris, Marseille, Barcelone aurait permis de décongestionner les routes, ce qui a du sens au lendemain de la COP21. » Ce projet aurait nécessité la commande de 50 locomotives et de wagons. Mais les conférences « fret » organisées par le secrétaire d'État aux Transports n'ont pas abouti à cette relance du transport ferroviaire de marchandises.

L'usine de Belfort devient en tout cas un enjeu de la présidentielle,

d'autant que le gouvernement prête le flanc à la critique. Ségolène Royal et Manuel Valls ont beau jeu de pointer du doigt le management d'Alstom et ses annonces « brutales », « condamnables », « inacceptables ». Toute la classe politique n'a pas manqué de réagir devant cette stupeur - réelle ou feinte - des représentants de l'État. Il est vrai que ce dernier détient 20 % des droits de vote d'Alstom qui lui ont été prêtés par Bouygues pour une durée de vingt mois avec une option de rachat. Cette opération avait été conclue lors de la cession à General Electric des activités énergie d'Alstom, opération clôturée en début d'année. Deux représentants de l'État siègent ainsi au conseil d'administration d'Alstom.

Nicolas Sarkozy et Nathalie Kosciusko-Morizet ont dénoncé l'aveuglement de l'État concernant la situation d'Alstom à Belfort. Nicolas Dupont-Aignan a traité Ma-

manuel Valls de « Tartuffe » dimanche. Arnaud Montebourg lui-même a dénoncé la politique de « laisser-faire » du gouvernement et du ministre de l'Économie qui lui a succédé. À gauche, les petites phrases assassines cinglent. C'est l'occasion d'un autre règlement de comptes. Michel Sapin juge qu'Emmanuel Macron a une part de responsabilité : « Il faudrait d'abord demander à Macron ce qu'il avait mis en place, dénoncé-t-il dans *Le Monde*. La vérité : c'est qu'il avait levé le pied depuis un an. »

➔ LIRE AUSSI PAGE 17

ALSTOM dans le monde ...

105 SITES
31 000 SALARIÉS



RÉPARTITION DES EFFECTIFS PAR GRANDES RÉGIONS
Source: Société

6,8 milliards d'euros

Chiffre d'affaires de l'exercice 2015-2016

30,3 milliards d'euros

Carnet de commandes au 31 mars 2016

... en Europe

LES PRINCIPALES IMPLANTATIONS DE SITES DE MATÉRIEL ROLLANT ET SITES DE COMPOSANTS EN EUROPE



Le site d'Alstom à Belfort.
PHOTOPQR/EST REPUBLICAIN/MAXPPP



Chaîne de montage de locomotives de l'usine Alstom, de Belfort.
PHOTOPQR/EST REPUBLICAIN/MAXPPP



un plan social portant sur 320 postes. Mais la fusion avec General Electric a annulé ce projet.

Faute de nouvelles commandes en France, le site de Belfort a été maintenu grâce à l'export : la Suisse, le Maroc, l'Azerbaïdjan. Près de 90 % du carnet de commandes concerne désormais l'internatio-

nal. Dans les années 1990, l'usine occupait 1 400 personnes, moins de 500 aujourd'hui. Aucune commande de locomotive de fret n'a été signée en France depuis dix ans. Ni la RATP ni la SNCF ne sont en mesure de renverser la vapeur à Belfort, où seule la reconversion industrielle du site pourrait changer la donne. ■

5,3 % Marge d'exploitation ajustée

Alstom va mieux que jamais. Le groupe est riche, dégage de bonnes marges et a engrangé de nombreuses commandes à l'étranger.

UN CADRE DIRIGEANT D'ALSTOM

L'usine de Belfort fragile depuis plusieurs années

BERTILLE BAYART ET V. C.

Coup de masse, surprise...? Gouvernement et salariés ont-ils véritablement été pris à revers par les dirigeants d'Alstom mercredi dernier lorsque la fin de la production de locomotives à Belfort a été annoncée ? « Personne n'a été pris par surprise ! » s'agace un proche du dossier. De fait, entre les services de Bercy et la direction d'Alstom, les contacts sont étroits depuis que l'État est devenu titulaire de 20 % des droits de vote dans le groupe et siège à son conseil d'administration.

De source proche du dossier, Henri Poupart-Lafarge, le PDG d'Alstom, a eu trois réunions à l'Agence des participations de l'État (APE) depuis le début de l'année. La même APE a été destinataire il y a quelques mois d'un audit stratégique sur Alstom qu'elle avait confié au cabinet McKinsey. Et qui soulignait le problème de charge des sites français du groupe, susceptible de justifier la fermeture de l'un d'eux. Le conseil d'administration du groupe a été sensibilisé dès le mois de janvier sur ce sujet.

« La seule surprise tient peut-être dans le timing précis de l'annonce », concède un cadre dirigeant d'Alstom. À la SNCF où l'on dévoilait ce jour-là le lancement du partenariat avec Alstom sur le TGV du futur, on parle d'un

« couac de communication » comme si sur le fond les jeux étaient déjà faits. Au siège d'Alstom à Saint-Ouen, personne ne souhaite souffler sur les braises ni entamer une guerre des nerfs dont le précédent PDG, Patrick Kron, avait le secret.

Maintenu grâce à l'export

« Nous avons multiplié les appels publics sur la situation préoccupante des sites du groupe en France. La Fédération des industries ferroviaires (FIF) est aussi montée au créneau sur les emplois en France si le niveau de commandes restait le même en France. » Ce mercredi, Alstom avait réuni son comité de groupe européen programmé depuis plusieurs mois. « L'arrêt de la production de locomotives à Belfort avait été ajouté à l'ordre du jour à la suite de la perte en août de l'appel d'offres d'Alkiem », ce loueur de locomotives, filiale conjointe de la SNCF et de Deutsche Bank, indique une source chez Alstom, évoquant « le dernier espoir » pour ce site historique.

Pourtant les syndicalistes de Belfort habitués aux mauvaises nouvelles disent avoir été abasourdis : « Nous avions assez de charge de travail jusque fin 2017, rappelle Thierry Muller, délégué central adjoint de la CDTF à Belfort. On s'attendait à une vingtaine de suppressions de postes dans l'immédiat mais certainement pas à l'arrêt de la production. Déjà en février 2015, nous nous attendions à