

Alstom : la promesse très politique de Hollande

- Le président sonne la mobilisation générale pour préserver le site de Belfort.
- La pression sera forte sur la SNCF, seule en mesure de passer les commandes nécessaires.

François Hollande a décrété la mobilisation pour maintenir l'activité d'Alstom à Belfort. « Nous devons apporter des commandes » au groupe, a affirmé lundi après-midi le président de la République. Des déclarations qui montrent que l'annonce de l'entreprise, mercredi dernier, à première vue malhabile, était sans doute destinée à faire réagir les pouvoirs publics. La pression est désormais sur la SNCF : la compagnie est la seule en France susceptible de passer commande pour les matériels produits à Belfort (locomotives de fret et motrices de TGV), mais elle n'en a pas le besoin à l'heure actuelle.

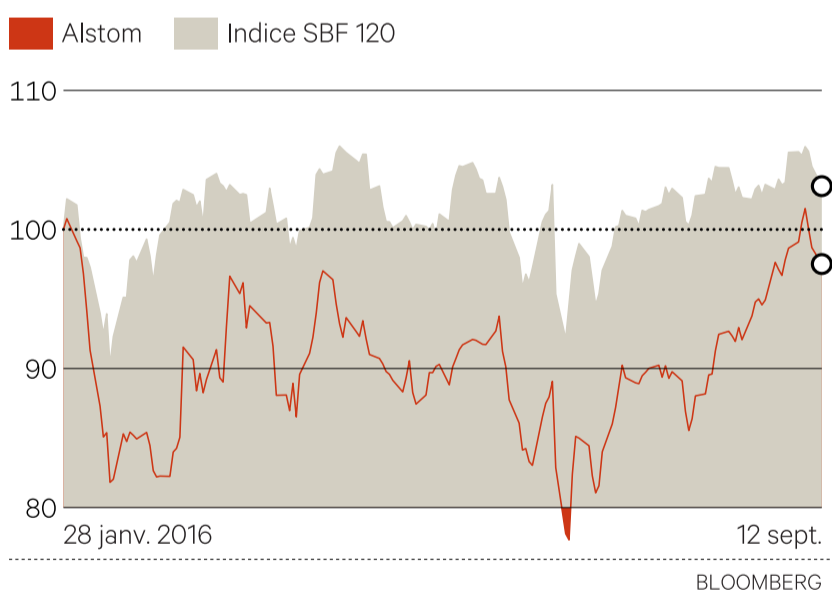
De son côté, Areva va acter, mercredi, la cession de ses actifs dans l'éolien en mer à l'espagnol Gamesa, qui doit lui-même fusionner ses activités dans l'éolien avec l'allemand Siemens. L'opération sonne le glas des ambitions de l'Etat, qui avait pourtant pris soin, lors des deux appels d'offres lancés dans l'Hexagone, de bien servir les deux équipementiers français de turbines Areva et Alstom – dont les activités dans l'énergie sont passées sous le pavillon américain de GE il y a un an.

Les Tartuffe prendront le train

L'Etat démontre par l'absurde l'inutilité de sa présence au capital d'Alstom.

Alstom face aux valeurs françaises

Base 100 au 28 janvier 2016



« Couvrez ce sein... » Alstom pouvait se douter qu'en clamant haut et fort à huit mois d'une élection présidentielle que son usine belfortaine serait bientôt nue, il convoquerait des Tartuffe qui feraient semblant de ne pas l'avoir vu en l'accusant de coupables pensées de restructuration. Bien tendre est en effet la tentation pour le monde politique de faire du patron, Henri Poupard-Lafarge, le bouc émissaire de sa cécité. On voit mal pourtant quel autre rôle il pourrait « jouer pleinement » (dixit le Premier ministre, Manuel Valls) que celui de moissonneur de contrats tel celui de 1,8 milliard d'euros rapporté des Etats-Unis. Même si ce n'était pas l'objectif, le cas est une parfaite démonstration par l'absurde de l'inutilité de la présence de l'Etat au capital du quatrième acteur mondial de l'équipement ferroviaire, voire de sa perniciosité. Depuis deux ans qu'Akiem, filiale de location de la SNCF, pioche dans les catalogues de Bombardier, de Siemens et de Vossloh, les pouvoirs publics n'ont pas jugé opportun de siffler la fin de l'amour vache entre l'exploitant du TGV et son inventeur. L'Etat, présent au conseil d'Alstom, n'a pas non plus eu l'opportunité de confronter la liste des méga-contrats (Inde, Afrique du Sud, Dubaï) à celle des effectifs. Ceux-ci sont aux trois quarts en Europe, alors que 39 % des commandes provenaient l'an dernier d'Asie-Pacifique (8 % des collaborateurs). Chez Molière aussi, il n'y a pas que de faux dévots, il y a également des faux braves.

LES ÉDITORIAUX DES « ÉCHOS »

Mythes et réalité



Par David Barroux

L'Etat n'est pas là pour fixer la stratégie des entreprises.

Il y a les mythes. Et il y a la réalité. Vivant de plus en plus dans une bulle faite de petites phrases et d'envolées lyriques, les politiques pensent qu'il suffit de convoquer des patrons et de taper du poing sur la table pour que des usines condamnées soient sauvées. Vivant dans un univers concurrentiel, balayé par la mondialisation et l'innovation technologique, les entreprises évoluent, elles, dans un cadre rude qui les oblige bien souvent à faire des choix humainement difficiles mais économiquement rationnels. Alstom ne cherche pas à fermer son site de Belfort par plaisir mais simplement parce que pour tourner une usine a besoin de commandes et que ce site en manque cruellement. Pour les politiques qui se nourrissent d'images d'Epinal, cette logique économique est inacceptable. Berceau du ferroviaire tricolore, Belfort est un symbole, qui a longtemps fait travailler plus de 10.000 ouvriers. Se résigner à voir Alstom quitter Belfort, c'est accepter le déclin industriel français. Ce serait admettre en creux que les politiques n'ont pas réussi à faire de la France une nation suffisamment compétitive. Plutôt que de verser dans l'autocritique, le chœur uni des politiques de droite comme de gauche a préféré faire du patron d'Alstom le bouc émissaire du jour. Il lui est reproché d'avoir agi dans la précipitation. Le PDG qui vit pour beaucoup de la commande publique a peut-être été maladroit, mais le gouvernement est de mauvaise foi lorsqu'il prétend que cette décision est une surprise. Tous les experts savaient ce site menacé et c'est sans doute les élections régionales de l'an dernier qui ont empêché Alstom d'agir en 2015. On voudrait maintenant, au nom de la présidentielle, forcer à un nouveau moratoire. Cela irait, en fait, à l'encontre de l'intérêt d'Alstom comme de l'Etat et des contribuables. C'est, en effet, parce qu'aujourd'hui Alstom se porte bien que l'industriel peut mener une restructuration ordonnée. Attendre reviendrait à fragiliser l'entreprise et à réduire demain les options pour les ouvriers menacés. Faire pression sur la SNCF pour qu'elle passe une commande à Alstom et sauve Belfort serait tout aussi contre-productif. La SNCF n'est pas actionnaire de ce géant du ferroviaire. L'intérêt de notre transporteur ferroviaire, comme des voyageurs et des contribuables, est que la SNCF passe des commandes en fonction de ses besoins et de ses attentes. Pas pour faire plaisir à une entreprise privée. Le mythe de la grande politique industrielle et de la planification d'après-guerre nous bercent dans l'illusion que l'Etat peut être un chef d'orchestre économique efficace et éclairé. Les échecs répétés de cet Etat – dont l'incompétence est également illustrée ces jours-ci par le dossier Areva et sa désespérante tentative de diversification dans les énergies renouvelables – prouvent toutefois qu'il faut dire stop quand les ministres se prennent pour des patrons. L'Etat n'est pas là pour fixer la stratégie des entreprises. Il est là pour leur donner un maximum de chances de réussite, dont pourront profiter ensuite tous les Français.

DES FILIÈRES INDUSTRIELLES MENACÉES

Le sauvetage de l'usine Alstom de Belfort met la pression sur la SNCF

- François Hollande a fixé lundi comme « objectif » le maintien des activités du site, qui fabrique des locomotives et des motrices de TGV.
- La compagnie ferroviaire publique apparaît comme le seul donneur d'ordre en France susceptible de commander ce type de matériels.

L'usine d'Alstom à Belfort ne rejoindra pas Florange au rayon des sinistres industriels du quinquennat. C'est le message qu'a fait passer François Hollande lundi matin, à l'issue d'une « réunion de crise » convoquée à l'Élysée pour marquer l'engagement du président de la République sur ce dossier, et qui pourrait se conclure aux dépens de la SNCF.

Alors que le constructeur ferroviaire avait annoncé mercredi dernier le transfert d'ici à deux ans de la production de trains de Belfort vers son site de Reichshoffen en Alsace, avec à la clef la suppression de 400 postes, le gouvernement a d'abord réagi en intimant à l'entreprise, « avant toute décision définitive, d'engager une phase de discussion et de négociation » avec les syndicats et les pouvoirs publics. Une demande qui n'était pas très engageante et pouvait se confondre avec la phase d'information-consultation obligatoire dans ce type d'opération.

François Hollande est allé nettement plus loin lundi, en fixant comme « objectif » le maintien des activités ferroviaires d'Alstom à Belfort. L'exécutif va pour cela travailler avec la direction, les syndicats et les élus, mais aussi et surtout 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 », a indiqué le ministre de l'Économie, Michel Sapin.

Or ces donneurs d'ordre potentiels ne sont pas légion. Car le site de Belfort est spécialisé dans la production de locomotives (notamment pour le transport de marchandises) et celui de motrices pour les TGV. En France, la SNCF est quasiment seule à être possiblement intéressée par ces matériels.

De l'avis de plusieurs experts, la compagnie ferroviaire publique n'a, aujourd'hui, pas besoin de passer commande.

Malgré une réduction significative de ses pertes, Fret SNCF est toujours déficitaire.

Sauf que, de l'avis de plusieurs experts, la compagnie ferroviaire publique n'a, aujourd'hui, pas besoin de passer commande. Malgré une réduction significative de ses pertes ces dernières années, Fret SNCF continue d'être déficitaire et devrait encore supprimer 500 postes cette année, même si la

CFDT d'Alstom pointe qu'une relance de l'activité illustrerait les engagements environnementaux du gouvernement. Côté grande vitesse, l'entreprise publique a déjà fait savoir qu'elle n'aurait besoin d'exemplaires du « TGV du futur » qu'à partir de 2021, voire 2022.

Plusieurs scénarios possibles

Ces considérations risquent toutefois de passer au second plan s'il s'agit de sauvegarder le site de Belfort. Et la SNCF va sans doute être fermement priée par l'État de regarnir le plan de charge, d'une manière ou d'une autre. Sa dernière commande de 40 rames TGV Euroduplex, annoncée en 2012 et signée en 2013, visait, déjà, à soutenir l'activité des sites d'Alstom en France, malgré les réticences de la direction de l'entreprise ferroviaire.

Sur le papier, plusieurs scénarios sont possibles : nouvelles commandes de rames Euroduplex ; mise en production accélérée du « TGV du futur » ; ou encore achat de locomotives afin de relancer le fret ferroviaire. Autant d'options qui pourraient maintenir des emplois à Belfort, mais au prix d'une nouvelle dégradation des comptes de la SNCF. — L. S.



D'une manière ou d'une autre, la SNCF sera priée par l'État de regarnir le plan de charge d'Alstom. L'objectif est clair : sauvegarder le site de Belfort.

DÉCRYPTAGE // Une annonce pour mobiliser les pouvoirs publics.

Le faux pas calculé du groupe en matière de communication

Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

Mais quelle mouche a donc piqué les dirigeants d'Alstom ? Ils sont allés à rebours d'un axiome de base dans la vie des affaires : un plan de suppression de postes, cela s'annonce quelques semaines après les élections, et non quelques mois avant. A fortiori quand il s'agit d'une entreprise industrielle de renom, qui compte l'État parmi ses actionnaires.

PDG convoqué à Bercy, levée de boucliers des élus droite et gauche confondus, implication du président de la République dans le dossier... Le tollé qu'a suscité Alstom en annonçant la semaine dernière le transfert des activités de production de Belfort vers le site de Reichshoffen était finalement prévisible. Même si l'entreprise y avait mis les formes en maintenant une petite activité à Belfort et en promettant une offre de reclassement aux 400 salariés concernés.

Le faux pas apparaît donc surprenant. A moins qu'il ne s'agisse d'une manière délibérée de mettre les pieds dans le plat pour forcer

l'État à agir. L'exécutif déplore depuis plusieurs jours « le caractère soudain et non concerté » de l'annonce d'Alstom. Cela fait pourtant des années que les syndicats, les élus locaux ou encore la FIF, la fédération patronale du secteur, multiplient les courriers et les interpellations alarmistes. Sans résultat jusque-là. L'annonce de mercredi dernier, dans un climat de précampagne électorale, se sera révélée finalement plus efficace pour mobiliser les pouvoirs publics.

En sonnait le tocsin sur Belfort, Alstom avance également ses pions sur deux autres sujets.

En sonnait le tocsin sur Belfort, Alstom (qui s'en tient à sa communication de la semaine dernière), avance également ses pions sur deux autres sujets. Le groupe fait depuis des mois le siège du gouvernement pour obtenir une commande de 30 trains Intercités, par le biais d'un précédent contrat-cadre. Mais le gouvernement a pré-

féré lancer un nouvel appel d'offres, ce qui rallonge les délais et fragilise dangereusement les plans de charge. Le pataquès actuel permet à Alstom de revenir à la charge.

Par ailleurs, un dossier crucial doit se jouer dans les semaines à venir : le dénouement de l'appel d'offres piloté par la SNCF pour la construction de rames RER NG (nouvelle génération) destinées aux lignes D et E du réseau francilien. La commande, dont le montant pourrait grimper jusqu'à 3 milliards d'euros, représentera à elle seule la moitié de l'activité ferroviaire industrielle en France entre 2021 et 2025.

Un enjeu énorme, sur lequel Alstom, pour maximiser ses chances, s'est allié avec son principal concurrent, Bombardier. Mais CAF, le constructeur ferroviaire espagnol, est également dans la course. Et des rumeurs insistantes dans le secteur assurent que ce dernier pourrait remporter la mise. Ce qui serait une catastrophe pour les usines de Bombardier et d'Alstom dans le nord de la France, avec une onde de choc bien supérieure à celle de Belfort. A bon entendeur... ■