

Alstom Belfort

L'Etat sur la voie de secours

Industrie
Alors que le Président a fixé pour objectif de faire revenir l'entreprise sur sa décision de fermer le site, les commandes sont en baisse dans l'Hexagone, ce qui complique la donne.

Par
CHRISTOPHE ALIX

La pression s'accroît sur Alstom après la décision de l'industriel, annoncée la semaine dernière, de fermer son plus vieux site de Belfort, où il produit des locomotives depuis 1879. A quelques mois de la présidentielle, et alors que les politiques de tout bord se sont emparés de ce nouveau patacôté industriel potentiellement explosif pour le gouvernement, l'exécutif tente de reprendre la main. L'objectif? Eviter coûte que coûte un nouveau Florange (synonyme d'impuissance politique et de démission industrielle) en amenant Alstom à renoncer au transfert de sa production de locomotives et de motrices vers son usine de Reichshoffen (Bas-Rhin) d'ici 2018 avec 400 emplois directs menacés et un bon millier d'emplois indirects. Décryptage d'une tentative de sauvetage industriel sur fond d'interrogations sur les limites du volontarisme de l'Etat actionnaire.

Quelle est la position du gouvernement ?

Pris de surprise par l'annonce d'Alstom, dont l'Etat est pourtant actionnaire à 20%, le gouvernement a tenu une réunion de crise lundi matin à l'Elysée, à l'issue de laquelle le ministre de l'Economie, Michel Sapin, a annoncé la position pour le moins ambitieuse fixée par François Hollande : «*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.*» Il a précisé que des discussions allaient s'engager avec ceux qui sont en capacité de passer des commandes de trains, ce qu'a confirmé le chef de l'Etat dans l'après-midi. «*J'ai donné cette direction : nous devons nous mobiliser pour qu'il y ait plus de commandes qui soient apportées,* a dit le Président. *Quand il y a de grandes filières qui doivent être soutenues, nous devons nous engager.*» Principal client d'Alstom, mais plombé par de 44 milliards d'euros de dettes, la SNCF n'était pas présente lundi à l'Elysée.

Comment Alstom justifie-t-il sa décision ?

Elle chiffre à 30% la baisse des commandes dans l'hexagone d'ici à 2018, en invoquant notamment la crise récurrente du fret ferroviaire. Bien que les douze sites français d'Alstom travaillent encore à 43% pour l'export, les marchés remportés à l'étranger bénéficient de moins en moins à ses usines françaises, en raison de clauses imposant l'obligation de localisation de la production dans les pays acheteurs. C'est le cas des Etats-Unis et de l'Inde, pays dans lesquels Alstom vient de signer des contrats records pour des commandes qui devront être produites quasiment à 100% sur place. Résultat, après dix motrices de fret qu'Alstom doit encore produire sur son site belfortain pour le compte de l'Azerbaïdjan, cinq autres locomotives pour les chemins de fer suisses et une production de motrices TGV Eurodu-

plex qui s'arrêtera mi-2018, le carnet de commandes de l'usine, dont les effectifs ont fondu ces vingt dernières années, sera vide d'ici deux ans. D'où la nécessité, selon sa direction, «*d'adapter son outil industriel pour ne pas mettre l'ensemble des sites en danger*», autrement dit, de sécuriser des commandes son usine de Reichshoffen, distant de 200 kilomètres en Alsace, également en sous-charge.

Quels leviers d'action pour le gouvernement ?

En tant qu'actionnaire et avec 20% des droits de vote pour une année encore, l'Etat a les moyens de peser et d'influer sur les choix stratégiques de l'entreprise, mais pas de bloquer une décision de transfert d'un site de production à l'autre. Il peut également mettre la pression sur les dirigeants d'Alstom, ce à quoi il s'emploie activement, afin de les amener à reconsidérer leur décision

ou de la reporter dans le temps. Une stratégie à double tranchant cependant, puisqu'elle risque de fragiliser l'entreprise en France, où elle doit faire face à des surcapacités de production au regard de ses commandes locales exclusivement publiques, et en forte baisse. «*Quand on a la possibilité de fabriquer en France, on le fait sans hésiter,* explique un cadre du groupe au siège de Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis). *C'est une vitrine importante pour notre crédibilité à l'export.*» Reste le levier de la commande publique, sur lequel l'Etat peut peser en tant qu'actionnaire à 100% de la SNCF, premier client d'Alstom. En 2009, la SNCF et les régions ont signé un contrat-cadre avec l'industriel pour la fourniture d'un millier de rames Regiolis, mais 230 trains seulement ont été commandés *in fine*. En 2013, la SNCF a accepté d'acheter 40 TGV supplémentaires à Alstom, et ce en dépit d'une durée de vie plus longue que prévu de ses rames. Un achat





L'usine d'Alstom à Belfort, en 2009. PHOTO COPYRIGHT STÉPHANE COUTURIER, COURTESY LA GALERIE PARTICULIÈRE

qui n'avait pas paru «100 % intuitif au départ à la SNCF», expliquait alors son PDG, Guillaume Pepy, mais qui a eu le mérite de donner du travail à environ 1000 salariés d'Alstom. Des commandes insuffisantes, cependant, pour alimenter l'usine de Belfort qui vient récemment de voir lui échapper un contrat pour 44 locomotives de manœuvre. Il a été signé avec l'allemand Vossloh par Akiem, filiale à égalité de la SNCF et de Deutsche Bank. Une perte de marché fatale pour Belfort,

qui a précipité la restructuration actuelle, et que l'actionnaire public n'a sans doute pas vu venir. Cette commande aurait pu aider le site à patienter jusqu'en 2021, quand devrait être mis en production le contrat du «TGV du futur», remporté par Alstom. Parmi les pistes des syndicats, reçus mardi à Bercy, un investissement autour du feroutage est avancé. «C'est un projet qui serait en phase avec les objectifs de la COP21 et redonnerait la priorité au rail, abandonné au profit de la route, ex-

plique le délégué CFDT Thierry Muller, interrogé par *Libération*. *Il faut tous se mettre autour de la table pour trouver une solution à la baisse de la commande ferroviaire en France.*» Lundi soir, le secrétaire d'Etat chargé des Transports, Alain Vidalies, affirmait que Belfort resterait un site de production «dans les mêmes proportions [qu']aujourd'hui», en arguant de «l'attente de décisions» concernant des appels d'offres. Des commandes fermes encore à concrétiser. ◆

Macron au cœur de la tempête

Après l'annonce de la fermeture d'Alstom Transports à Belfort, la classe politique fustige l'absence d'action de l'ex-ministre de l'Economie.

Feu sur Emmanuel Macron. Depuis l'annonce de la fermeture du site historique d'Alstom à Belfort, l'ex-ministre de l'Economie essuie les tirs croisés de ses adversaires, de droite comme de gauche, empressés de faire de son supposé manque d'implication la clé de ce naufrage industriel. Plus cruel encore, l'exécutif, qui, à huit mois de la présidentielle, ne peut se payer le luxe d'un second psychodrame à la Florange, sort lui aussi la mitrailleuse lourde.

Passivité. Interrogé lundi au sortir de la réunion d'urgence convoqué à l'Elysée par François Hollande, le ministre de l'Economie et des Finances, Michel Sapin, s'est défaussé sur son ancien collègue de l'apparente passivité de l'Etat face aux agissements de la direction d'Alstom: «Il faudrait d'abord demander à Macron ce qu'il avait mis en place. La vérité, c'est qu'il avait levé le pied depuis un an.» En clair, Macron était si occupé au lancement de son mouvement «ni droite ni gauche» En marche qu'il n'a rien vu venir. Trois jours plus tôt, Nicolas Sarkozy n'avait pas dit autre chose: «Entre sa visite au Pity du Fou, les photos de vacances et sa démission, imaginez ce que doivent penser les ouvriers d'Alstom à qui il avait promis solennellement qu'il les aiderait et qu'il les sauverait. Il est parti. Il n'a rien fait, c'est désolant.» Pour Sapin ou Sarkozy, le laisser-aller est la cause du désastre.

Pour Arnaud Montebourg, ce serait plutôt la faute à cette idéologie du laisser-faire, prônée par les libéraux. Evoquant le rachat d'une partie des activités d'Alstom par General Electric, l'ancien ministre du Redressement productif se souvient ainsi que «dans le salon vert du palais de l'Elysée, le secrétaire général adjoint du même palais [Macron, ndlr] avait déclaré lorsque j'avais demandé 20% du capital [d'Alstom, ndlr] pour l'Etat: «Nous ne sommes quand même pas au Venezuela!»» Le prédécesseur de Macron à Bercy conclut: «On a laissé faire, on ne s'y est pas intéressé, on a reçu des rapports, on ne les a pas lus. Je considère qu'il y a là une très grave faute eu égard aux intérêts industriels et patriotiques de notre pays». Dans la même veine, le PCF, qui demande la nationalisation du site, voit dans la fermeture d'Alstom Belfort la «stratégie de niche qu'a incarnée la loi Macron et qui sacrifie la production au bénéfice des services».

«Bouc émissaire». Face au déferlement de reproches, Macron a averti qu'il n'avait pas «vocation à être le bouc émissaire de toutes les situations difficiles». A rebours des critiques opportunistes de ses adversaires, le leader d'En marche assure «avoir travaillé en permanence pour maintenir les emplois». Sur le fond, pourtant, l'ancien ministre est gêné. Bien sûr, il a dénoncé une décision d'Alstom «brutale, inattendue» et même «inacceptable». Mais il ne voit pas comment le gouvernement pourrait s'y opposer. «Ce n'est pas parce que l'Etat a 20% des droits de vote d'Alstom qu'il peut empêcher [la fermeture], sinon c'est une gestion de fait», a-t-il souligné. Il faudrait alors nationaliser. Un gros mot pour les libéraux. Et donc pour Macron.

NATHALIE RAULIN