

Comment l'Etat veut sauver Alstom Belfort

- Le plan pour relancer le site devrait mettre à contribution la SNCF.
- La France a réussi à stopper l'hémorragie des usines.



L'usine Alstom de Belfort devrait être partiellement reconvertie dans la fabrication de bus électriques. *Photo Gilles Rolle/RÉA*

Le gouvernement doit présenter mardi matin son plan pour sauvegarder l'activité du site Alstom de Belfort. La SNCF sera probablement mise à contribution par une commande de nouvelles rames TGV, même si son parc actuel répond déjà à ses besoins. L'usine devrait être partiellement reconvertie dans la fabrication de bus électriques, et l'activité de maintenance ferroviaire devrait y être renforcée. Cette initiative de l'Etat intervient alors que la situation de l'industrie semble se stabiliser. D'après le cabinet Trendeo, le solde des ouvertures et des fermetures d'usines en France est positif sur deux trimestres consécutifs pour la première fois depuis 2009. Les marges du secteur se sont reconstituées et les industriels affichent des intentions d'investissements élevées.

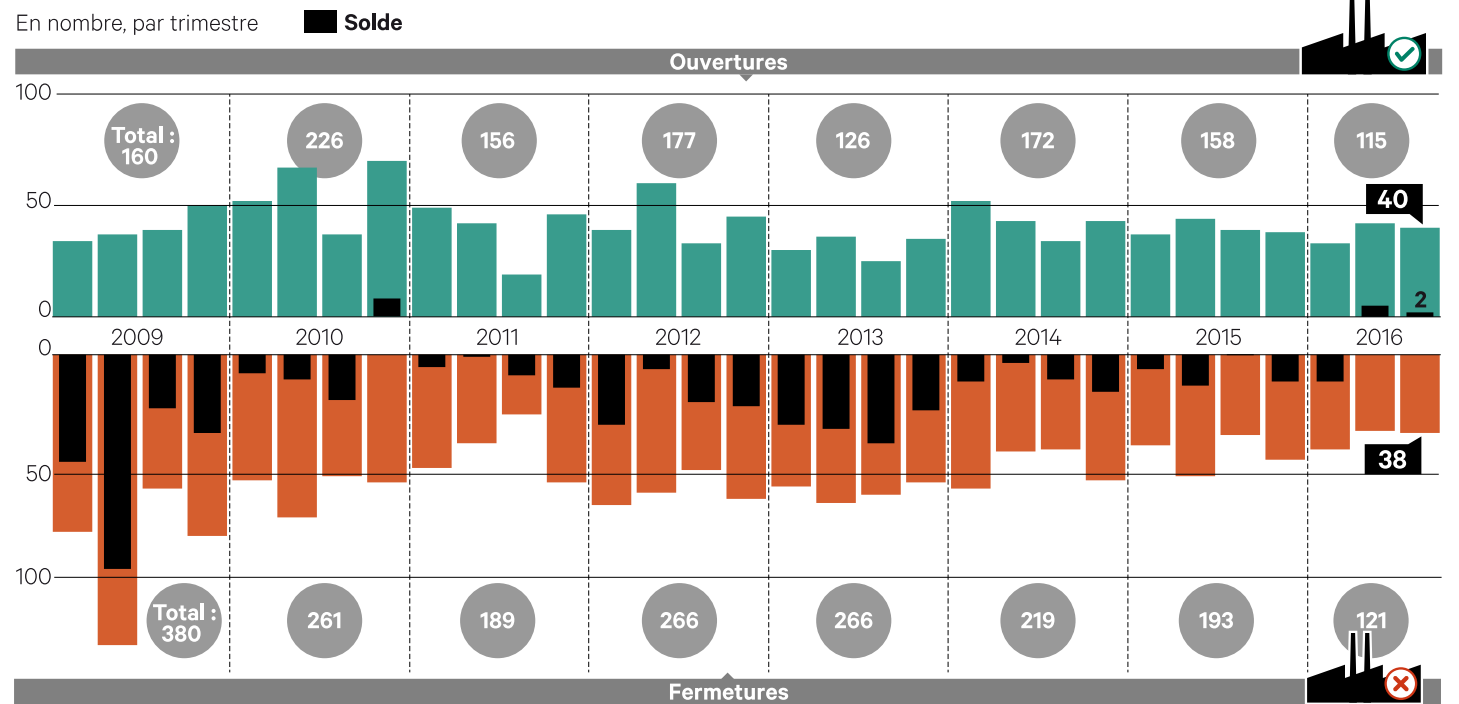
CONJONCTURE

L'industrie française a mis fin à l'hémorragie des usines

- Le solde des ouvertures et fermetures de sites est positif sur deux trimestres.
- Les intentions d'investissement sont fortes malgré une production décevante.

Les ouvertures et fermetures d'usines en France

En nombre, par trimestre



* LES ÉCHOS / SOURCE : TRENDEO

Emmanuel Grasland
@EGrasland

C'est une usine de 38.000 mètres carrés dont vient de se doter la Bretagne. Mercredi 28 septembre, le chinois Synutra a inauguré, à Carhaix, la plus grande tour de séchage de lait d'Europe. Un investissement de 170 millions d'euros destiné à fabriquer de la poudre de lait de qualité pour les bébés chinois. Neuf mois auparavant, à Bas-sens près de Bordeaux, c'était une usine de fabrication d'huile alimentaire qui était inaugurée par Manuel Valls, afin de fabriquer des bouteilles Lesieur, Fruit d'Or ou Cœur de Tournesol. Le groupe Avril a investi 31 millions d'euros sur le site pour mettre en route 5 lignes de production d'une capacité de 100 millions de litres par an.

Petit à petit, les choses semblent s'améliorer sur le front de l'industrie. D'après le cabinet d'études Trendeo, le solde des ouvertures et des fermetures d'usine a été positif dans les industries alimentaires ou l'énergie depuis janvier, même si

des secteurs comme les meubles, la plasturgie ou le travail des métaux restent dans le rouge. Au total, l'amélioration de la situation est perceptible, juge le cabinet Trendeo, qui recense les annonces de fermeture et d'ouverture de sites dans l'Hexagone.

« Les créations d'usines ont été supérieures aux fermetures aux deuxième et troisième trimestres 2016. C'est la première fois [depuis] 2009 que ce solde est positif plus d'un trimestre », souligne David Cousquer, gérant du cabinet Trendeo. Certes, le phénomène reste limité. Le solde des fermetures et des ouvertures est positif de 2 uni-

21

ANNÉES

Le temps qu'il faudrait, au rythme actuel, pour remplacer les 605 usines perdues par la France (en solde) depuis 2009, selon Trendeo.

tés au troisième trimestre et de 5 au deuxième ! A ce rythme, il faudrait vingt-et-une années pour remplacer les 605 usines perdues par la France (en solde) depuis 2009, note Trendeo.

Des marges reconstituées

Pourtant, la confiance en l'avenir semble s'améliorer. Les marges de l'industrie manufacturière se sont reconstituées, l'industrie automobile va mieux et les intentions d'investissement sont élevées. Fin juillet, les chefs d'entreprise anticipaient une hausse de + 6 % en 2016 contre + 7 % en début d'année. D'ordinaire, les patrons prévoient une hausse sensible en janvier avant que ces chiffres ne soient massivement révisés à la baisse en cours d'année (+ 2 % en 2015). « Il y a un effet important des mesures sur le suramortissement », note Denis Ferrand, DG de COE-Rexecode.

En revanche, les économistes s'étonnent de l'écart entre l'état d'esprit des chefs d'entreprise et l'évolution de la production industrielle. « Il y a une sorte de divorce

entre le taux d'utilisation des usines, qui tend plutôt à augmenter, et l'évolution de la production industrielle, qui est décevante », souligne Denis Ferrand. « Nous avons eu une accélération jusqu'à fin 2015, qui correspondait à la faiblesse de l'euro et à la montée en charge du CICE. Depuis il y a un vrai essoufflement de la production industrielle », ajoute Mathieu Plane, de l'OFCE. Si l'on compare les mois de mai, juin et juillet avec les trois mois précédents, la production de l'industrie manufacturière a ainsi reculé de 1,7 % en rythme annuel, note COE-Rexecode.

D'après l'enquête Markit publiée lundi, l'indice PMI dans le secteur manufacturier a montré des signes de stabilisation en France en septembre à 49,7, avec une très légère progression de la production et un ralentissement du repli des nouvelles commandes. S'il reste sous le seuil de 50, qui sépare croissance et contraction, l'indice se rapproche d'un niveau correspondant à une conjoncture stable. Et à une sorte d'entre-deux eaux. ■

L'impact fort de l'élection présidentielle

Les élections poussent les entreprises à reporter les bonnes comme les mauvaises nouvelles.

Quelle est l'ampleur de l'effet de la présidentielle sur l'emploi ? Alors que se tient ce mardi une réunion de travail décisive sur l'avenir du site Alstom de Belfort, la question mérite d'être posée. Et c'est justement l'objet d'un des chapitres de l'étude conjoncturelle du cabinet Trendeo sur l'emploi et l'investissement. Pour étudier l'impact des élections sur le comportement des annonces des chefs d'entreprise, le cabinet a recensé les annonces de création et de suppression de postes quatre mois avant et quatre mois après le 6 mai de chaque année, de 2009 à 2016.

Premier constat, comme on le pressentait, les entreprises préfèrent reporter les mauvaises nouvelles afin d'éviter de devenir un sujet de débat électoral. En 2012, les suppressions d'emplois ont ainsi doublé dans les quatre mois qui ont suivi l'élection présidentielle par rapport aux quatre mois précé-

dents, note Trendeo, alors qu'elle baisse d'ordinaire de 27 % en moyenne. L'effet est plus important pour les entreprises de plus de 5.000 salariés : en 2012, les suppressions de postes ont triplé après le 6 mai, par rapport aux quatre mois précédents alors qu'elles avaient baissé en moyenne d'un tiers les autres années. Sur ce sujet, l'annonce clé avait été celle de la fermeture de l'usine PSA d'Aulnay (Seine-Saint-Denis) et de la suppression de 8.000 postes, le 12 juillet 2012.

« Obligation de neutralité »

Mais l'effet joue aussi pour les bonnes nouvelles. En 2012, les créations de postes ont ainsi été nettement supérieures que dans les quatre mois précédant l'élection (+ 22 %). « Il y a une sorte d'obligation de neutralité. Les entreprises ne veulent pas être accusées de prendre parti ou d'influencer le débat électoral. Il y a une sorte de trêve des confiseurs », explique David Cousquer, du cabinet Trendeo. Le phénomène est bien sûr encore plus important pour les grandes entreprises, qui ont en général les moyens de repor-

En 2012, les suppressions de postes dans les entreprises de plus de 5.000 salariés ont triplé après le 6 mai, par rapport aux quatre mois précédents.

ter de quelques mois une annonce, afin de préserver leurs relations avec le gouvernement en place, quelle qu'en soit la couleur.

Il y a fort à parier que le phénomène va se reproduire à l'occasion des élections de 2017. En septembre, Trendeo a constaté une hausse des annonces de suppression de postes par rapport aux mois précédents. Une tentative des chefs d'entreprise d'échapper à cette « trêve des confiseurs » en matière de restructurations ? — E. G.

Comment l'exécutif veut « sauver » Alstom Belfort

Le gouvernement doit dévoiler ce mardi son plan pour sauvegarder l'activité du site du constructeur ferroviaire.

Lionel Steinmann
@LionelSteinmann

Après avoir repoussé plusieurs fois l'échéance, le gouvernement va enfin dévoiler son plan pour empêcher la suppression de 400 emplois sur les 480 que compte l'usine Alstom de Belfort. Les représentants syndicaux ont été invités ce mardi à participer à une « réunion de travail » programmée pour 10 heures à la préfecture de la ville, aux côtés des élus locaux, du PDG du groupe, Henri Poupart-Lafarge, et du secrétaire d'Etat à l'Industrie, Christophe Sirugue. Ce dernier tiendra une conférence de presse dans la foulée.

« Mardi, nous allons sauver le site d'Alstom », n'a pas craint d'affirmer durant le week-end Manuel Valls. Pour cela, Belfort doit pouvoir engranger des commandes susceptibles de combler le trou d'air dans son plan de charge prévu de 2018 à 2021. Et pas n'importe quelle commande, car l'usine est spécialisée dans la fabrication de locomotives de fret (aujourd'hui sinistrée, en tout cas en France) et de motrices TGV.

Si les acteurs de ce dossier se refusent à tout commentaire pour laisser au gouvernement le bénéfice des annonces, la SNCF sera très probablement mise à contribution, sans doute pour l'achat de nouveaux TGV. Le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, avait déjà évoqué il y a une quinzaine de jours une négociation entre la compagnie publique et Alstom pour l'acquisition de 6 rames destinées à la ligne Paris-Turin-Milan, ce qui représenterait 12 motrices à construire pour Belfort.

Les discussions, qui avaient échoué sur une question de prix, ont repris sur l'insistance d'Alain Vidalies. Et la commande potentielle a pris de l'ampleur au passage : « Nous travaillons sur une nouvelle offre non sollicitée par la SNCF », indiquait un document présenté mercredi dernier lors du comité d'établissement



Malgré les réticences de la SNCF, l'usine Alstom de Belfort pourrait se voir confier la construction de motrices TGV destinées à la ligne Paris-Turin-Milan. Photo RGA/RÉA

par la direction, et dont « Les Echos » ont eu communication.

Une orientation confirmée par « Le Monde », qui avançait lundi que la commande serait en fait de 16 rames, soit 32 motrices pour Belfort. Cela représenterait un an et demi d'activité pour le site, selon un expert. Les réticences de la SNCF, qui n'a pas besoin de nouveaux TGV (elle s'efforce au contraire de diminuer sa flotte pour augmenter la productivité du matériel) n'auront pas pesé lourd.

Bus électriques

Selon l'agence Reuters, le site devrait par ailleurs être partiellement reconverti dans des activités plus porteuses. Il pourrait être appelé à fabriquer des bus électriques, une solution à laquelle Manuel Valls avait fait allusion dimanche. Le groupe dispose effectivement d'une solution de recharge statique par le sol, baptisée SRS, qu'il avait présentée l'an dernier au Salon international des transports publics de Milan. Elle est applicable aux tramways, mais aussi aux bus électriques.

La production de l'usine pourrait être réorientée dans ce sens. Au-delà de l'effet d'annonce, il faudra

toutefois trouver des clients pour cette nouvelle activité et être capable de remporter des appels d'offres face à une concurrence chinoise qui s'annonce redoutable.

Alstom Belfort pourrait, enfin, être transformé en centre européen de la maintenance ferroviaire. Cela nécessiterait un investissement que Reuters chiffre à 70 millions d'euros et qui symboliserait le fait que le groupe ne se contente pas d'attendre des commandes de l'Etat, mais participe lui aussi au sauvetage du site.

Ces annonces, si elles sont confirmées mardi, permettront au gouvernement de tenir sa promesse : Alstom Belfort ne fermera pas, en tout cas pas à moyen terme. Mais l'exécutif n'en aura pas fini pour autant avec la crise du ferroviaire. Car d'autres sites français d'Alstom, comme Ornans (Doubs), Reichshoffen (Bas-Rhin) et Valenciennes (Nord, lire ci-dessous), connaissent les mêmes problèmes de sous-charge et pourraient eux aussi sonner le tocsin dans les mois à venir si de nouvelles commandes ne sont pas rapidement enregistrées.

Ils ont dit



« Nous avons déjà sauvé Alstom et nous pouvons encore sauver Alstom. »

MANUEL VALLS
Premier ministre



« C'est sidérant que le président donne l'impression de découvrir qu'il y a un problème chez Alstom. »

ALAIN JUPPÉ
Député-maire de Bordeaux, candidat à la primaire de la droite et du centre

Juppé milite pour un Airbus du ferroviaire

En charge du chapitre Transports du candidat à la primaire de la droite et du centre, Dominique Bussereau tire les leçons du dossier Alstom.

Jean-Michel Gradt
@ogrady99

Le bras de fer que se livrent depuis plus de trois semaines l'Etat et la direction d'Alstom sur l'avenir du site de Belfort donne à l'opposition matière à affûter ses arguments contre la politique ferroviaire du gouvernement, tout en déclinant les têtes de chapitre de son action future en cas d'alternance en 2017. « Le cas d'Alstom Belfort résume l'échec de la politique ferroviaire du gouvernement. Il va jusqu'à mettre sur la table des commandes déjà annoncées plusieurs fois, comme Coralia. La vérité c'est que la SNCF a déjà trop de locomotives de fret et que, pour les TGV, le parc actuel suffit », déclare aux « Echos » le député (LR) de Charente-Maritime, Dominique Bussereau.

Pour Dominique Bussereau, le plus grand échec de ces cinq dernières années fut l'abandon de l'écotaxe.

A ses yeux, le plus grand échec de ces cinq dernières années fut l'abandon de l'écotaxe, qui a privé l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) de 1 à 1,5 milliard d'euros par an. Un manque à gagner qui a eu un impact direct sur les carnets de commandes des constructeurs ferroviaires et freiné, voire reporté, les projets de tramways et de métros dans de nombreuses collectivités locales.

SNCF « à la grand-papa » Autre échec du gouvernement : la gouvernance de la SNCF. A la fois actionnaire à 100 % et régulateur du marché ferroviaire, l'Etat se trouve « des deux côtés de la barrière, ce qui rend schizophrène ». Pour redonner toute son indépendance à la SNCF, l'ancien ministre des Transports propose de revenir sur la réforme ferroviaire votée en 2014. Motif : elle a « créé un monstre qui renvoie à la SNCF de

grand-papa ». Comment faire ? Dominique Bussereau – qui a rédigé le chapitre « Transports » du programme que le candidat à la primaire de droite, Alain Juppé, va bientôt publier, propose de supprimer l'Epic de tête, « inutile », et de transformer les deux autres, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, en sociétés par action simplifiée (SAS). Et que l'Etat reste majoritaire s'il le souhaite. « Cela ne veut pas dire que la puissance publique se désengage, précise-t-il. Mais qu'elle n'intervient plus sur le terrain économique où l'Etat se montre très mauvais actionnaire, prenant des décisions au coup par coup, sans stratégie. »

Regarder au-delà des frontières

Pour Alstom justement, la stratégie consiste à regarder au-delà des frontières. « L'avenir d'Alstom, ce n'est pas de se regarder le nombril, poursuit Dominique Bussereau, c'est de nouer des alliances et des partenariats stratégiques avec ses concurrents européens ». La création d'un « Airbus du ferroviaire », qui associerait le constructeur français à l'allemand Siemens, au canadien Bombardier, à l'espagnol CAF, ou encore au suisse Stadler Rail, est la seule option qui, selon lui, permettra de faire naître un géant européen capable de lutter à armes égales contre des rivaux comme le chinois CRRC et le japonais Hitachi.

Et il y a urgence : « Si j'étais aux affaires, conclut-il, je prendrais immédiatement mon bâton de pèlerin pour faire avancer ce dossier. » ■



L'ancien ministre des Transports Dominique Bussereau.

L'autre bombe à retardement est dans le Valenciennois

Les salariés des usines Alstom de Petite-Forêt et de Bombardier à Crespin s'inquiètent des plans de charge.

Olivier Ducuing
— Correspondant à Lille

Avec ses 1.200 salariés, l'usine Alstom de Petite-Forêt, près de Valenciennes, est un poids lourd industriel, à l'instar de son voisin et rival Bombardier qui, à Crespin, fabrique des trains régionaux et des RER. Sur les deux sites, l'inquiétude monte depuis des mois, voire des années au rythme des productions qui s'achèvent, tandis que les relais de gammes tardent à arriver. Des premières mesures de chômage partiel viennent d'ailleurs d'être adoptées qui concernent une cinquantaine de salariés.

Recours massif à des usines à moindre coût

Ainsi, la principale fabrication du site d'Alstom, les rames MI09, pour le RER parisien, va bientôt s'achever, de même que l'assemblage du métro de Caracas ou encore les rames ML2000. Deux nouvelles productions importantes doivent démarrer, le N7 pour la SNCB belge, et le MPI4 pour le métro parisien. Mais il faudra attendre l'homologation pour lancer leur production en rythme de croisière, à partir de fin 2018.

Enfin, Alstom Petite-Forêt tout comme Bombardier mise très gros



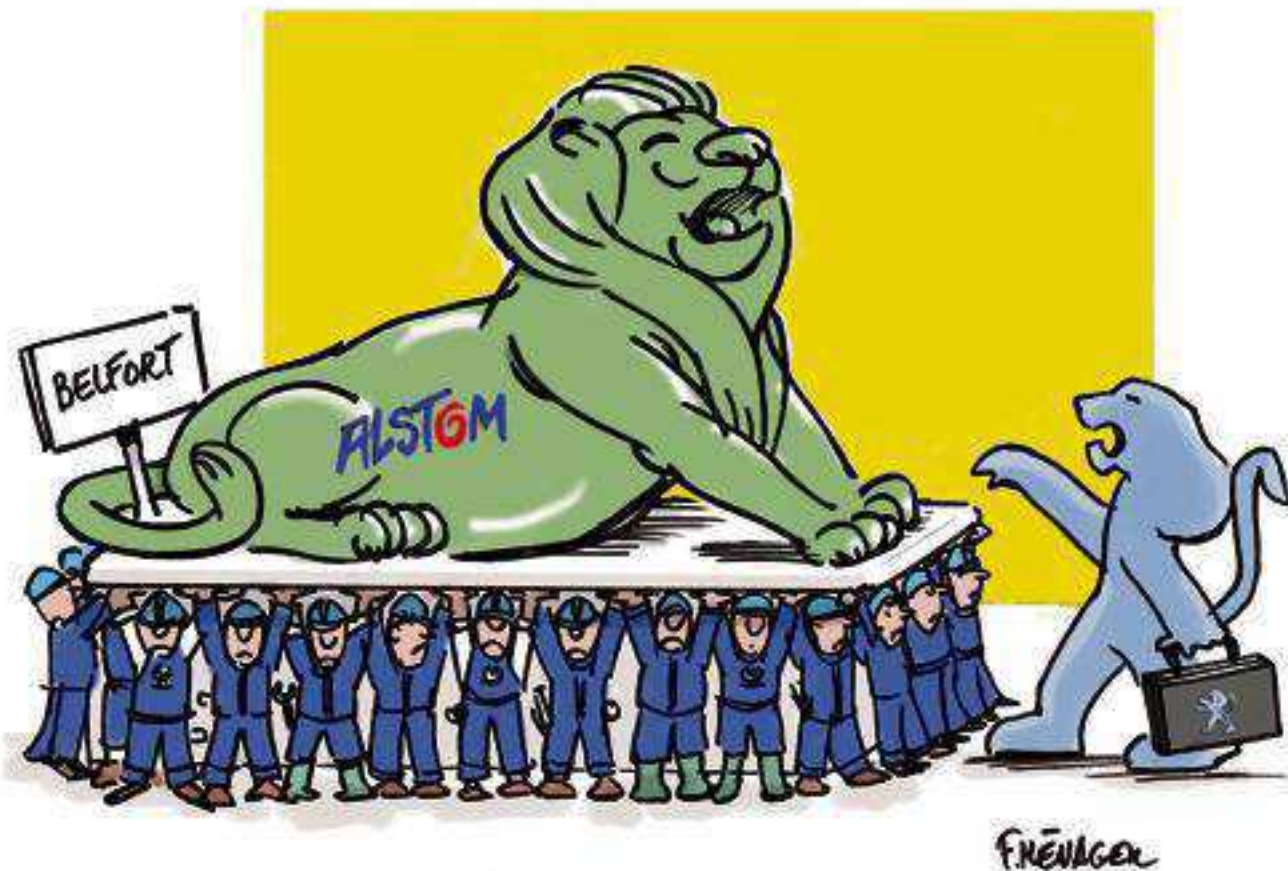
A Crespin (Hauts-de-France), les salariés de Bombardier attendent beaucoup de l'appel d'offres sur le RER nouvelle génération.

sur le RER NG (nouvelle génération), dont les résultats de l'appel d'offres de la SNCF pour le compte du STIF sont attendus en novembre. Pour maximiser leurs chances, les deux constructeurs ont d'ailleurs fait alliance sur cet appel d'offres. Le président LR de la région Hauts-de-France, Xavier Bertrand, alarme d'ailleurs publiquement sur CAF, le compétiteur espagnol, qui répondrait, selon lui, à cet appel d'offres sur des bases douteuses en termes de capacités de production mais à des prix très concurrentiels.

Les syndicats déplorent aussi le recours massif à des usines à moindre coût, notamment en Pologne, à

Katowice, qui tourne en continu. « Si on rapatriait de l'activité pendant leur période haute, cela soulagerait ici. Il nous faut de la charge », analyse Vincent Jozwiak, délégué FO, élu au comité central d'entreprise d'Alstom Transports, qui souligne aussi la perte continue de l'activité pure de production, qui ne compte plus que 250 ouvriers, contre 600 il y a quinze ans. Même si Alstom décroche le RER NG, il n'en restera pas moins deux années de sous-activité forte qui inquiètent beaucoup. A la fois chez Alstom, mais aussi dans toute la filière, qui emploie plus de 5.000 personnes dans le Valenciennois. ■

idées&débats



F. MENAGER

Françoise Ménager pour « Les Echos »

Pourquoi Belfort n'est pas Sochaux

Par Denis Fainsilber
— Enquêteur aux Echos

Seulement vingt kilomètres séparent Belfort de Sochaux. Deux villes franc-comtoises qui symbolisent l'essor industriel de la France des Trente Glorieuses et qui ont vécu, des décennies durant, au rythme de l'usine locale, avec leurs fabrications respectives de locomotives et de matériels d'énergie pour la première, d'automobiles pour la seconde. Alstom, qui ne s'appelait pas encore Alstom, a façonné Belfort comme Peugeot a engendré Sochaux.

Bien que les débuts respectifs des deux fiefs industriels soient décalés dans le temps (1879 côté belfortain et 1912 côté sochalien), le schéma initial est le même : les deux usines se développent en un clin d'œil et modèlent les territoires. Le gros bourg de Belfort s'élargit pour loger les ouvriers, et le village de Sochaux (450 habitants) devient une vraie commune lorsque Robert Peugeot décide de transformer une ancienne plaine marécageuse jouxtant Montbéliard en cœur de son appareil de production, auparavant réparti sur trois sites du Doubs.

Dans un cas comme dans l'autre, les capitaines d'industrie ne lésinent pas sur les moyens : on crée des logements ouvriers, des crèches, des coopératives, des maternités, des harmonies musicales, des services de ramassage en autocar, et des colonies de vacances. La SACM, l'ancêtre d'Alstom, « a modelé le territoire matériel, urbain, mais aussi immatériel, c'est-à-dire mental », décrit l'historien Robert Belot, de l'université de technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM).

Ici comme là, on pallie le manque de main-d'œuvre après la Première Guerre mondiale en allant chercher des contingents d'ouvriers italiens, suisses, polonais, tchécoslovaques et même russes blancs. Et la renommée des deux firmes dépasse vite les frontières. Quand Peugeot exporte ses berlines 504 en kits au Nigeria ou aux Etats-Unis, Alstom (l'entreprise n'avait pas



L'ANALYSE DE LA RÉDACTION

Les deux villes voisines ont chacune grandi à l'ombre d'un géant industriel, Alstom pour l'une, et Peugeot pour l'autre. Aujourd'hui, le sort des deux usines mères est très différent.



Les points à retenir

- L'usine-mère d'Alstom n'est pas éloignée de celle de Peugeot, et les deux firmes ont incarné à leur manière l'essor industriel français.
- Certains ouvriers ou ingénieurs ont été employés par les deux entreprises
- Toutefois, le poids de l'actionnariat familial et l'attachement au berceau géographique ont pesé plus lourd dans le cas de Peugeot, qui n'a pas sacrifié son site sur l'autel des transferts de technologie.

encore perdu son « h ») expédiait ses robustes locomotives franc-comtoises aux Philippines, en URSS, en Finlande ou encore en Argentine, entre autres. La cité du Lion est même venue aider la marque au lion : lorsque Peugeot a connu des difficultés, dans les années 1980, le fabricant de turbines et de « locos » recrutait une partie de ses ingénieurs.

Mais là s'arrêtent les comparaisons, car les deux usines mères connaîtront des destins très différents, en germe d'ailleurs dès le départ. L'une sera confortée jusqu'à aujourd'hui, et l'autre s'effilochera, vendue par appartements. Chez Peugeot, le rôle tutélaire de la famille a structuré toute la stratégie. Même si elle a confié la direction opérationnelle à des managers depuis 1966, et ouvert le capital plus récemment au constructeur chinois Dongfeng (13,7 %), les représentants du « gouvernement des cousins » ne sont jamais bien loin. Il suffit ainsi de prendre le TGV Paris-Montbéliard du lundi matin pour en croiser une brochette. Rien de tel du côté de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (SACM), où le fondateur, le très autocrate André Koechlin, rend son tablier après la guerre de 1870, à quatre-vingt-deux ans, sans désigner de successeur. La firme sera dirigée – schéma original pour l'époque – par un collectif de cinq administrateurs délégués, qui déshabilleront l'usine historique de Mulhouse au profit de Belfort, au plus fort de la révolution industrielle.

Autre différence de taille, la « gréviculture » qui se développe rapidement sur le site belfortain. Plus que dans d'autres sites administrés de près par des familles et leurs relais de petits patrons, la liste des conflits sociaux propres à l'usine s'allonge : 1899, 1902, 1908, 1919, 1930, 1947, 1948, 1950, 1954, 1958, 1979, 1994, 2000... les représentants syndicaux n'ont pas chômé. Au sein de la « Peugeot », mis à part les grands débrayages répondant à des mou-

vements nationaux (mai 1936, été 1955, mai 1968, qui affectent aussi Belfort), le climat social fut traditionnellement plus tempéré.

Les difficultés d'Alstom-Belfort tiennent aussi à sa trop grande dépendance vis-à-vis de la commande publique, incarnée par la SNCF et par EDF, jusqu'à ce que le pôle énergie parte dans l'escarcelle de GE. Pendant un temps, ce danger a été masqué par le boom du programme TGV (AVE espagnol, KTX coréen, Thalys, TGV Atlantique, Eurostar, etc.). Mais désormais, plus l'exportation se contracte et plus le nœud coulant se resserre. Tandis que Peugeot, opérant sur un marché de masse, celui des véhicules particuliers, n'a pas cette évidente contrainte. Très tôt ensuite, les transferts de technologie exigés par certains clients du train ont sapé la part du travail made in France.

Certes, chez la marque au lion, Sochaux a vu ses effectifs fondre de moitié en à peine vingt ans, passant de 20.000 à quelque 9.900 salariés. Longtemps premier site industriel de France, il a été supplanté depuis peu par Airbus-Blagnac. Mais les actionnaires ont continué à investir et ont préservé la R&D à Belchamp. Et si les effectifs ouvriers ont baissé de 58 %, les rangs des cadres ont augmenté de 36 % sur la même période, le parc fournisseurs des équipementiers continuant de s'étoffer autour de l'usine. Peugeot limite donc la casse, tandis qu'Alstom fait depuis longtemps l'objet d'un détricotage progressif et bientôt fatal. Depuis des lustres, la filière d'apprentissage maison fait partie des souvenirs, des métiers ont été supprimés (emboutissage, forge, etc.) et les fleurons ont été cédés à l'extérieur, en l'occurrence l'activité énergie, majoritaire en effectif. Avec une main-d'œuvre âgée de quarante-huit ans en moyenne et un plan de charge de plus en plus maigre, la motrice belfortaine a réalisé qu'on l'avait poussée, sans état d'âme, sur une voie de garage. ■

LES ÉDITORIAUX DES « ÉCHOS »

L'ouvrier et le chercheur



Par David Barroux

D'un côté, on dépense plus pour sauver des emplois... De l'autre, on dépense moins sans se soucier des conséquences économiques.

Nos politiques ne sont décidément pas avares en contradictions. Ils peuvent le matin mobiliser la commande publique pour tenter d'assurer l'avenir d'un site industriel comme celui d'Alstom à Belfort. Et l'après-midi fragiliser d'autres industriels – comme les groupes pharmaceutiques – en appelant la Sécurité sociale à faire des économies. D'un côté, on dépense plus pour tenter de sauver des emplois... De l'autre, on dépense moins en se souciant peu des conséquences économiques. Cette schizophrénie peut en partie se comprendre. Il s'agit, d'un côté, de sauver des ouvriers qui auront du mal à retrouver un emploi dans une zone fragilisée. De l'autre, on s'attaque à des géants de la pharmacie aux bénéfices confortables et qui, même s'ils devaient procéder à des restructurations, auraient a priori un impact plus diffus sur les zones concernées dont le tissu entrepreneurial est plus diversifié. Ministres et élus ajouteront qu'il s'agit en prime, dans le cas d'Alstom, de sauver un champion industriel français.

Alors que, de l'autre, ce sont des entreprises le plus souvent étrangères qui vendent en France leurs médicaments. La mystique publique qui veut qu'il faille plus se soucier d'un emploi d'ouvrier tricolore que de celui d'un chercheur ou d'un col blanc employés par une multinationale s'apparente cependant à une forme de myopie. Tordre le bras à la SNCF pour qu'elle passe commande à Alstom a toutes les chances de se révéler contre-productif sur la durée. Pour être performant en France, Alstom doit s'appuyer sur des clients en bonne santé et sans doute restructurer son outil industriel. L'empêcher de le faire pour des raisons politiques sera négatif. Et forcer la SNCF déjà surendettée à se fournir auprès d'un industriel dont elle n'est pas actionnaire ne répond à aucune logique économique. A l'inverse, s'en prendre à un secteur parce qu'il dégage des bénéfices apparaît purement idéologique. Certes, l'explosion des dépenses médicales pousse les Etats à des efforts de gestion. Mais le lobby pharmaceutique n'a pas tort quand il fait valoir que de substantielles économies pourraient être dégagées, si l'on commençait par mieux gérer par exemple l'hôpital public. Nos politiques pourraient aussi se dire que la pharmacie, qui est à l'aube d'une nouvelle révolution, est un secteur finalement plus prometteur que le ferroviaire. Un Etat ne pouvant pas aider tout le monde, peut-être serait-il plus pertinent de mettre en place un cadre favorisant l'innovation pharmaceutique en France en facilitant la recherche, les tests, les mises sur le marché de médicaments novateurs et leur industrialisation. Bref, tout un écosystème. Pour l'essentiel, il faudrait enfin avoir le courage d'admettre que les marchés d'Alstom seront à l'international avec une production délocalisée alors que dans la pharmacie, la France peut encore être une base exportatrice.