

Alstom : électoralisme à très grande vitesse

Pour sauvegarder l'usine de Belfort, le gouvernement a présenté un plan insolite, mais surtout très coûteux, à base de commandes publiques.

→ L'ÉTAT PAIE AU PRIX FORT LE SAUVETAGE DU SITE D'ALSTOM À BELFORT

→ LE GROUPE EST EN PLEINE FORME PARTOUT DANS LE MONDE SAUF EN FRANCE

→ UNE STRATÉGIE QUI RISQUE D'ÊTRE RETOQUÉE À BRUXELLES

→ LA POLITIQUE INDUSTRIELLE POTECHKINE

→ LA MISE EN SERVICE DE TGV SUR LE RÉSEAU INTERCITÉS AURA UN COÛT

ACRY QUATROZ / ANSA



Belfort : l'État sauve le site d'Alstom au prix fort

Le gouvernement a présenté un plan insolite et coûteux à base de commandes publiques, pour plus de 1 milliard d'euros.

THOMAS PADILLA/MAXPPP; RMDWA; SEBASTIEN NOGIER/IP3 PRESS/MAXPPP; NATI HARNIK/AP



ÉDITORIAL par Gaëtan de Capèle gdecapelle@lefigaro.fr

Quand l'État déraile

Après des années de pratique, qui ont envoyé la plupart des entreprises publiques droit dans le mur, on pensait avoir tout vu des exploits de « l'État stratège ». C'était compter sans l'affaire d'Alstom à Belfort, véritable chef-d'œuvre d'acrobatie industrialo-politique.

À quelques mois des élections, pour empêcher cette entreprise de se réorganiser - comme cela arrive tous les jours à ses concurrents dans tous les pays du monde -, le gouvernement s'est surpassé. Accrochez vos ceintures : lesté de 2170 milliards d'euros de dettes, l'État va emprunter 450 millions pour passer une commande de TGV dont personne n'a besoin, destinés à rouler sur des lignes à petite vitesse, ce qui coûtera beaucoup plus cher que des trains classiques à la SNCF, laquelle croule déjà sous les pertes. Qui dit mieux ?

Cette idée lumineuse, enrobée dans un plan plus large, va permettre de maintenir provisoirement le site de Belfort en activité et d'éviter le transfert de ses 400 employés vers d'autres usines. Le tout pour la bagatelle de plus d'un million d'euros par tête, dans

une entreprise, Alstom, qui fait par ailleurs des bénéfices !

Derrière son côté quasiment « gaguesque », cet épisode est évidemment désastreux à tous points de vue. Pour les finances publiques, bien sûr, qui n'avaient pas besoin de cela, mais aussi pour l'idée aberrante qu'il véhicule : l'État a les moyens, donc le devoir,

Un million par salarié dans une entreprise qui fait des bénéfices !

de secourir les entreprises en difficulté, est-on désormais en droit de penser dans toutes les usines de France. C'est naturellement faux et de nombreux salariés, dont l'emploi se trouve menacé, risquent fort d'être déçus. Le gouvernement, qui s'offre aujourd'hui une victoire politique bien éphémère, pourrait en payer rapidement le prix. Rattrapé par la réalité, incapable de répondre, ici ou là, aux appels à l'aide qui ne manqueront pas de se multiplier, il alimentera chaque semaine les rancœurs. Et gonflera encore un peu les rangs des électeurs du Front national. ■

L'ÉVÉNEMENT

L'État paie au prix fort le sauvetage du site

Le groupe va bénéficier de plus d'un milliard d'euros de commandes.

une commande inédite passée directement par l'État, la facture dépasse le milliard d'euros. Au total, Belfort a engrangé trois à quatre années de travail.

À Belfort, Christophe Sirugue, secrétaire d'État à l'Industrie, a loué « la méthode de concertation » qui a permis d'aboutir au maintien de l'activité ferroviaire à Belfort et à l'alimentation des autres usines du groupe en France.

Comme *Le Figaro* l'annonçait mardi, la surprise est venue d'une commande de 15 TGV Euroduplex, des rames à deux niveaux, faite par l'État directement auprès d'Alstom pour 450 millions d'euros. Ces trains sont destinés à alimenter à partir de 2021 des lignes classiques entre Bordeaux et Marseille, ce qui limitera leur vitesse à 200 km/h au lieu des 320 km/h, la vitesse commerciale habituelle des TGV (lire ci-dessous).

Dominique Bussereau, ancien ministre des Transports et député de la Charente-Maritime, n'a pas hésité à qualifier ce choix de « décision de gribouille » pour cette « commande inappropriée de 15 TGV ». À l'Assemblée, Manuel Valls a réfuté l'accusation : « Nous avons assumé nos responsabilités comme Etat actionnaire. Et sans l'intervention de l'État, en effet,

aujourd'hui Alstom n'aurait pas été en possibilité (...) de dire que d'une manière générale le site pouvait voir l'avenir d'une autre manière », a-t-il lancé. Cette commande est qualifiée d'aberration économique dans la mesure où un TGV coûte deux fois plus cher qu'un train roulant à 200 km/h. De plus, le coût d'exploitation des TGV circulant sur des voies classiques sera supérieur de 30 % à celui de trains ordinaires.

Un centre européen de référence

Bercy a souligné mardi que cette commande n'aurait « pas d'impact sur les finances publiques avant 2019 » et serait réglée par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Mais cette agence est déjà confrontée à un niveau de recettes dangereusement inférieur aux engagements pris par l'État.

Au-delà des 15 TGV « à petite vitesse », d'autres commandes se sont annoncées mardi : les 30 trains d'équilibre du territoire (remplaçant des Corail), promis par Alain Vidalies mais jamais achetés, seront commandés d'ici à novembre et devraient coûter près de 450 millions d'euros. Par ailleurs, la SNCF prendra com-

mande des six TGV reliant la France à l'Italie (180 millions d'euros). L'entreprise publique signera un contrat d'environ 80 millions d'euros pour l'achat de 20 locomotives de dépannage de TGV. « Celles que la SNCF possède actuellement arrivent en fin de vie », admet un cadre du groupe public.

Conscient que les sites français manquent de perspective, Alstom s'est engagé à investir 40 millions d'euros à Belfort : 30 millions pour

développer et produire un nouveau modèle de locomotive de manœuvre hybride ou diesel et rester dans la course face à Siemens ou Bombardier. Cinq millions sont destinés à moderniser les ateliers de maintenance ferroviaire et porter les effectifs à 150 salariés pour donner naissance à un centre européen de références de maintenance de locomotives. C'était là le projet initial de la direction d'Alstom qui prévoyait de

VALÉRIE COLLET @V_Collet

TRANSPORT La pluie de commandes et d'enveloppes destinées à accompagner la diversification du groupe Alstom en France mettra-t-elle fin au psychodrame qui s'est cristallisé autour de l'usine de Belfort ? En trois semaines, l'avenir de ce site historique, mis en question par la direction du groupe, est devenu le symbole de la désindustrialisation française du déclin du système ferroviaire français et de l'abandon par l'État de l'un de ses fleurons et des ouvriers qui l'ont porté au premier rang mondial.

Pour le gouvernement, il fallait à « tout prix » sauver Alstom à Belfort. C'est chose faite puisque par le biais de la SNCF et en direct avec

Henri Poupart-Lafarge, PDG d'Alstom, mardi à Belfort. SEBASTIEN BOZON/AFP



Les grands sites industriels d'Alstom en France

LE GROUPE EMPLOIE 9 000 PERSONNES DANS L'HEXAGONE

MATÉRIEL ROULANT

Locomotives et trains à grande vitesse

90 salariés

MATÉRIEL ROULANT

Métros, trans-trains et trains périurbains

1 220 salariés

SIÈGE SOCIAL SYSTÈMES DE SIGNALISATION

2 460 salariés

MATÉRIEL ROULANT

Trains grandes lignes et régionaux

990 salariés

MATÉRIEL ROULANT

Locomotives et motrices TGV

480 salariés

BOGIES*

700 salariés
*système roues-essieu des trains

MOTEURS

320 salariés

LA ROCHELLE

MATÉRIEL ROULANT

Tramways, trains à grande vitesse

1 220 salariés

VILLEURBANNE

SYSTÈMES DE SIGNALISATION

680 salariés

SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

20 salariés

COMPOSANTS

590 salariés

VITROLLES

SYSTÈMES DE SIGNALISATION

80 salariés

Le groupe est en pleine forme partout dans le monde sauf en France

« Alstom ne s'est jamais aussi bien porté. » Cette exclamation d'un cadre dirigeant du groupe en pleine tempête sur l'avenir du site de Belfort avait de quoi surprendre ? Voir ça. Et pourtant... Le coup de projecteur braqué sur les usines françaises du groupe a rappelé la bipolarité d'Alstom : l'entreprise, en récession dans l'Hexagone, est en pleine forme dans le reste du monde, en particulier dans les pays émergents.

Alstom ne réalise plus que 20 % de ses ventes en France et, ces dernières années, le groupe a signé ses plus beaux contrats en Afrique du Sud où il fabriquera 600 trains de banlieue pendant dix ans pour un montant de 4 milliards d'euros. Plus récemment, le constructeur français a conclu avec l'Inde un contrat de 3,2 milliards d'euros pour la livraison de 800 locomotives. Fin août, Alstom remportait un contrat historique aux États-Unis pour 2 milliards de dollars. À chaque fois, Alstom est contraint de fabriquer sur place même si les sites français du groupe continuent à exporter 40 % de leur production.

Tous les indicateurs, ou presque, sont au beau fixe pour les dirigeants d'Alstom : au premier trimestre de l'exercice 2016-2017, le chiffre d'affaires était en hausse de 9 % (+7 % en organique). Et sur l'ensemble de l'exercice 2015-2016, clos au 31 mars, les ventes d'Alstom ont progressé de 12 %, à 6,9 milliards d'euros, et de 7 % à périmètre et taux de change constants. La performance est deux fois supérieure à la croissance annuelle moyenne du marché.

Les commandes totalisées l'an dernier ont battu un nouveau record, à 10,6 milliards d'euros, grâce au contrat indien. Le carnet de

commandes a ainsi atteint plus de 30 milliards, soit cinq années de chiffre d'affaires. « La croissance est très forte partout, sur tous les continents, en Asie, en Afrique, rappelle Henri Poupart-Lafarge, PDG d'Alstom lors du salon InnoTrans, à Berlin, en septembre. Nous devons exister sur chaque continent, y être présents. »

Même la marge opérationnelle progresse. De 5,3 % l'an passé, elle devrait grimper à 7 % d'ici à 2020 selon les prévisions d'Henri Poupart-Lafarge. La vente à General Electric de la branche énergie a aussi permis à Alstom de réduire sa dette, passée de 3,1 milliards d'euros à 200 millions fin mars 2016. Le bénéfice net a aussi bondi à 3 milliards d'euros.

« La croissance est très forte partout, sur tous les continents »

HENRI POUPART-LAFARGE, PDG D'ALSTOM

La santé géographique déséquilibrée d'Alstom est difficile à admettre pour les salariés français, les syndicats et même les élus des territoires où Alstom compte des usines. Au-delà des commandes annoncées ou confirmées par le gouvernement mardi, les salariés d'Alstom savent bien qu'ils n'échapperont pas à la mutation industrielle qui s'opère au sein du groupe au niveau mondial.

Alstom se tourne de plus en plus vers les activités de signalisation et de vente de services plus rentables au détriment de la fabrication de matériel roulant. Ainsi devant les députés, le PDG d'Alstom a rappelé fin septembre la spécificité française : la construction de matériel roulant représente la moitié du chiffre

d'affaires en France contre seulement un tiers partout ailleurs dans le monde. Alstom souffre aussi d'une trop grande dispersion industrielle avec douze sites dont l'effectif s'est rétréci au fil des années.

Les commandes de l'État en TGV, locomotives, trains d'équili-

bre du territoire maintiendront les usines françaises en vie. Elles n'empêcheront pas la mutation du groupe indispensable si Alstom entend rester une entreprise compétitive à laquelle les opérateurs commandent les meilleurs produits au monde. ■

d'Alstom à Belfort

stopper la fabrication de locomotives pour se concentrer sur la maintenance à Belfort. Les collectivités mettront la main à la poche. Elles verseront un million d'euros pour électrifier une voie destinée à accueillir des locomotives envoyées à Belfort pour entretien ou pour y être modernisées.

Enfin, 5 millions d'euros seront dédiés à la diversification du site de Belfort soit vers d'autres types de train ou de véhicules routiers

comme les bus électriques pour lesquels Alstom a développé une technologie de recharge statique par le sol.

Les syndicats qui s'étaient fortement mobilisés au lendemain de l'annonce de la fermeture de l'usine de Belfort se sont dits soulagés. « Aujourd'hui, s'est félicité Pascal Novelin, délégué CGT à Belfort, Belfort n'est pas rayé de la carte. Pas pour toujours, mais c'est déjà pas mal. » ■



Une stratégie qui risque d'être retoquée à Bruxelles

MANON MALHÈRE @ManonMalhère

Le plan du gouvernement français pour sauver l'usine Alstom à Belfort peut-il être retoqué par Bruxelles? Il est évidemment trop tôt pour que la Commission européenne commente ce dossier, mais, déjà, de sérieuses interrogations se posent. Alstom et l'État français pourraient se retrouver dans le collimateur des fonctionnaires européens.

Ce ne serait pas une première. L'année 2004 reste dans les mémoires. Lorsque Bruxelles a accepté en extremis le plan de sauvetage de l'entreprise française après des mois d'âpres négociations entre Nicolas Sarkozy, alors ministre des Finances, et le commissaire à la Concurrence, Mario Monti. Un dossier éminemment politique qui a suscité la colère du constructeur allemand Siemens, ennemi juré d'Alstom.

Si, aujourd'hui, l'entreprise allemande ne se risque à aucun commentaire, l'annonce du gouvernement français de commander 15 TGV à quelque 450 millions d'euros en vue de soutenir l'usine de Belfort ne manque certainement pas de faire grincer des dents. La Commission doit également y regarder de très près.

Et pour cause, l'État n'a de toute évidence pas lancé d'appel d'offres pour la commande de ces TGV. Or, afin de donner une chance à toutes les entreprises de l'UE, les règles européennes encadrant les marchés publics imposent aux États de procéder à un appel d'offres pour toute commande dépassant 135 000 euros pour les fournitures et 5 millions sur les travaux. Avec sa commande de 450 millions d'euros, l'État n'est donc pas dispensé.

Va-t-il alors lancer un appel d'offres une fois le processus lancé? Et comment? Pour l'éviter, le gouvernement français peut jouer sur les exemptions prévues par les règles. Il peut tenter, par exemple, de démontrer que l'entreprise Alstom est la seule entreprise qui convient pour cette commande. Mais, à première vue, ces exemptions - parfois très complexes - pourraient difficilement être invoquées par l'État français.

Aides d'État

Bruxelles doit aussi s'assurer que la France a respecté les règles de concurrence. Autrement dit, que cette commande de 15 TGV ne constitue pas une aide d'État déguisée. Globalement, un État peut passer une commande auprès d'une entreprise - comme ici, acheter des TGV - s'il se comporte comme un acteur économique privé (mêmes conditions, même prix d'achat, etc.). Sinon, l'opération constitue une aide d'État, qui peut toutefois être acceptée par la Commission. Une fois encore, des exemptions sont prévues. Par exemple, si l'aide répond à un objectif d'intérêt commun. L'État français pourrait-il dans le cas présent s'en prévaloir?

Quid également de l'achat de TGV pour des lignes Corail, et non des lignes à grande vitesse? « Je ne pense pas que les règles de concurrence entrent en jeu ici », explique un avocat qui préfère garder l'anonymat. Plus largement, selon lui, une éventuelle aide d'État est « difficilement justifiable par un motif autre que les préoccupations sociales sous-jacentes à la commande. Or, cela n'est en principe pas une motivation permettant d'accorder une aide d'État ». Éminemment politique, le dossier s'annonce déjà compliqué. ■

La politique industrielle Potemkine



DÉCRYPTAGE
Bertille Bayart
bbayart@lefigaro.fr

« L'État ne peut pas tout mais il peut beaucoup », a affirmé dimanche Manuel Valls. De fait, mardi, le gouvernement a fait beaucoup pour Alstom Belfort: il a commandé des trains dont il n'a pas besoin, au nom d'une stratégie industrielle qui n'existe pas et avec un argent qu'il n'a pas. En s'engageant à acheter 15 TGV à Alstom, l'État a ainsi décidé de créer artificiellement de l'activité à Belfort. Drôle de commande, dont la genèse n'est pas le besoin du client, mais celui du fournisseur! C'est parce qu'à Belfort on fabrique des motrices de TGV que le gouvernement a choisi d'en commander. Quitte à se mettre dans la situation absurde d'être le futur propriétaire de rames dont il n'aura pas l'usage.

L'État est certes organisateur de transport, mais pas sur des lignes à grande vitesse. Moqué par avance pour son intention de faire circuler des TGV flamants neufs sur des voies classiques - les lignes Intercités -, le gouvernement a paré le coup: cette commande vient « en anticipation » des futures lignes TGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan, a expliqué Christophe Sirugue, ajoutant que « c'est la responsabilité politique que le gouvernement a choisi de prendre ».

La déclaration sonne comme une belle démonstration de politique industrielle qui verrait l'État se montrer capable de programmer et d'étaler la charge de travail d'une filière appelée à répondre aux besoins créés par un grand projet d'infrastructure... Sauf que la réalité est tout autre. Car - et le gouvernement le sait parfaitement - l'heure n'est plus à construire de nouvelles lignes TGV. Le système français du rail, surendetté, a aujourd'hui d'autres priorités que de poursuivre le rêve du « tout-TGV ». Les projets de lignes évoqués par le ministre n'existent que sur le papier et ne sont entretenus que pour les besoins de causes politiques locales.

Tout porte donc à croire que ces 15 TGV commandés mardi et censés être livrés d'ici à 2021 circuleront effectivement sur des voies classiques, ou seront un jour ou l'autre revendus à la SNCF pour ses lignes à

grande vitesse. À moins que, comble de l'ironie, elles ne finissent, déjà un peu vieillissantes, par rouler sur de nouvelles lignes, au moment où le TGV du futur, également subventionné par l'État via l'Ademe, sera, lui, disponible!

État de dépendance

La politique industrielle exigerait une stratégie plus conséquente. Par exemple une mise en cohérence des objectifs de lutte contre le réchauffement climatique et de développement du ferroviaire pour le fret. Faut-il rappeler l'enterrement, en 2013, de l'écotaxe, destinée à pénaliser le transport routier tout en finançant l'infrastructure du rail? À Belfort en tout cas, le métier de fabrication de locomotives de fret est en voie de disparition.

La politique industrielle, ce devrait être d'accepter la nécessaire reconfiguration du dispositif industriel d'Alstom et de réfléchir avec l'entreprise aux possibilités de reconversion. Et non d'entretenir Alstom dans un état de dépendance à la commande publique qui dévoie sa relation avec le gouvernement, à la fois son donneur d'ordre et son soi-disant actionnaire à 20%.

La politique industrielle, ce devrait être aussi l'alignement de la structure de coûts de la SNCF, entreprise à 100% publique, avec ses ressources (recettes commerciales et subventions de service public), de façon qu'elle dégage les moyens de ses investissements en matériel. Mais cette ambition-là est au point mort depuis l'abandon, imposé par Matignon début juin, de l'essentiel de la réforme du cadre social de l'entreprise.

À l'époque comme maintenant, dans l'urgence créée par l'impératif politique - assurer le bon déroulement de l'Euro de football en juin, réhabiliter le bilan industriel et social du quinquennat aujourd'hui -, le gouvernement a choisi la politique du chèque plutôt que la politique industrielle. En prenant soin à chaque fois d'engager des dépenses dont l'essentiel sera décaissé après 2017. C'est en fait la politique du village Potemkine, qui sauve les emplois par des commandes de circonstance et les apparences du dernier budget du quinquennat par des habiletés calendaires. Mais derrière cette façade, le rail français reste en piteux état. ■

CHRONOLOGIE

7 SEPTEMBRE

Le jour où Alstom et la SNCF présentent leur partenariat pour développer le TGV du futur. Alstom évoque le projet de transférer la fabrication de locomotives de Belfort à Reichshoffen. Cela concernerait 400 emplois sur les 480 du site de Belfort.

11 SEPTEMBRE

« La méthode employée par Alstom est inacceptable », déclare le premier ministre, Manuel Valls. Le gouvernement lance la mobilisation pour sauver le berceau du train à grande vitesse (TGV) alors que l'État détient 20 % des droits de vote d'Alstom.

24 SEPTEMBRE

« Belfort ville morte ». Des milliers d'habitants défilent pour manifester contre l'arrêt de la production industrielle chez Alstom.

27 SEPTEMBRE

Le PDG d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge, persiste devant les députés: « Nous ne voyons pas d'issue structurelle à Belfort », en raison d'une pénurie de commandes publiques.

30 milliards d'euros

Carnet de commandes d'Alstom au 31 mars 2016

6,8 milliards d'euros

Chiffre d'affaires d'Alstom (exercice clos le 31 mars 2016)

La mise en service de TGV sur le réseau Intercités aura un coût

MARINE RABREAU @Marine_rabreau

Les TGV que l'État va commander à Alstom rouleront sur des lignes... classiques. C'est le paradoxe du plan imaginé pour sauver le site de Belfort. Dans le cadre des annonces faites mardi, les commandes de l'État donneront du travail à l'usine pendant deux ans. Les TGV qui vont être construits - à Belfort pour les motrices et sur d'autres sites pour les voitures - sont destinés à rouler sur la ligne Intercités Bordeaux-Marseille dans un premier temps.

Ces trains rouleront donc à moins de 200 km/h alors qu'ils peuvent circuler jusqu'à 320 km/h... Techniquement, cela ne pose pas de problème. Les TGV ont été conçus pour pouvoir également rouler sur les voies classiques. Par exemple, sur Paris-Bordeaux, actuellement, le TGV circule sur le réseau classique après Tours. Cela changera quand la ligne à grande vitesse entrera en service en 2017.

En revanche, la mise en service de ces TGV sur les lignes Intercités va entraîner une hausse de leurs coûts d'exploitation déjà très élevés. « Le coût d'exploitation d'un TGV sur une ligne Intercités sera supérieur de 30 % par

rapport à un train classique », confirme-t-on à la SNCF. Ce surcoût pourrait être compensé par une hausse du prix des billets. Mais une telle solution serait difficilement applicable. Les lignes Intercités sont déjà désertées par les voyageurs qui préfèrent soit payer plus cher et voyager plus vite en TGV ou en avion low-cost, soit utiliser d'autres modes de transports, moins chers ou plus pratiques, comme le covoiturage, ou prendre des cars « Macron ».

Plan de restructuration

Il est plus probable que le surcoût soit pris en charge par l'opérateur des lignes. Actuellement, c'est la SNCF qui exploite les lignes Intercités dans le cadre d'une convention avec l'État. Mais en 2021, le marché devrait être ouvert à la concurrence.

L'activité Intercités se porte très mal: la fréquentation a chuté de 20 % ces cinq dernières années. Si bien que, en 2016, les pertes atteignent 400 millions d'euros, contre 330 millions en 2014 et 210 millions en 2011. Cette situation a conduit le gouverne-

LE RÉSEAU INTERCITÉS



ment à engager un plan de restructuration il y a plus d'un an. Il prévoit notamment la suppression de plusieurs lignes de train de nuit et le renouvellement du matériel pour les lignes de jour Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse-Marseille. La commande des 15 TGV pour les lignes Intercités à Alstom s'inscrit dans ce plan. ■