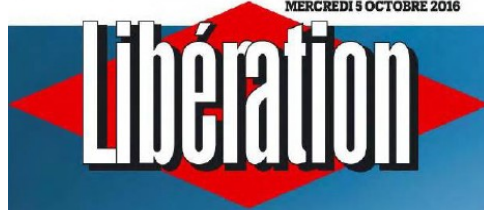


MERCREDI 5 OCTOBRE 2016



# PEUT-ON SAUVER NOS USINES ?

Alors que l'Etat doit s'activer pour sauver Alstom, une étude pointe la fin des fermetures de sites. Où en est le tissu industriel français ?

PAGES 2-5

## ÉDITORIAL

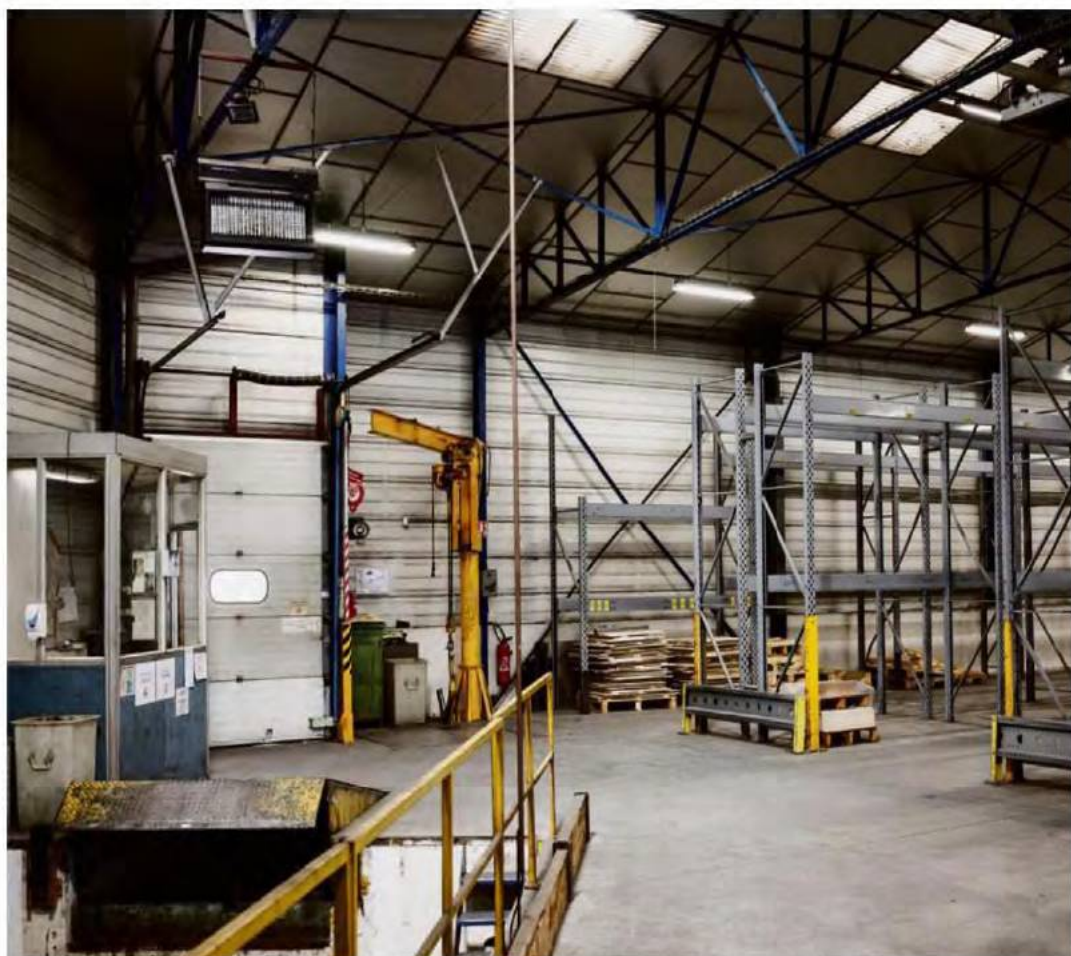
Par  
ALEXANDRA  
SCHWARTZBROD

## Tournant

L'affaire Alstom est une parfaite illustration de la politique à la petite semaine menée depuis un bon moment par la France en matière industrielle. La commande publique annoncée mardi pour maintenir l'activité et les emplois du site de Belfort est une excellente nouvelle, mais aurait-elle été débloquée si le pays ne s'était pas trouvé en période électorale ? Il est bien loin, le temps de l'Etat stratège qui nourrissait en son sein des champions aptes à damer le pion aux plus grandes boîtes américaines ou asiatiques. L'Europe et la mondialisation sont passées par là, mais aussi un désintérêt total du politique pour la chose industrielle, sauf à l'approche d'une échéance électorale importante (le casque de chantier devient alors l'accessoire obligé de tout candidat qui se respecte). Au fil des années, l'Etat a ainsi perdu son rôle de stratège pour devenir simple pompier. Derniers exemples en date, le rafistolage plus ou moins réussi de la filière nucléaire – autrefois une des plus performantes de la planète, aujourd'hui en péril – et le sauvetage in extremis du site de Belfort. Est-ce pour autant la fin de l'industrie française ? Pas évident. C'est assurément la fin d'une époque. L'étude publiée mardi par l'observatoire Trendeo montre que l'hexagone se trouve à un moment de bascule : depuis six mois, il se crée en France davantage d'usines qu'il n'en ferme. Comme si une autre courbe était en train de s'inverser. Une très bonne nouvelle, apte à clouer le bec aux déclinistes de tous poils. Mais les responsables de l'étude le précisent bien : ce léger mieux est très fragile. A la moindre faiblesse, le tissu industriel français pourrait s'effiloche à nouveau. S'il ne veut pas rater ce tournant comme il a raté celui des années 2000, l'Etat va devoir accompagner ce mouvement par tous les moyens, et d'abord en mettant la priorité sur l'usine du futur. ◀

## Industrie

## Les usines bougent encore



Dans l'usine Ecopla qui produisait des barquettes d'aluminium à Saint-Vincent-de-Mercuze (Isère). Elle est en liquidation judiciaire depuis mars.



## Un rapport montre que la France cesse de perdre ses sites de production après sept ans de fort délitement. Le secteur est toutefois peu fournisseur d'emplois.

Par  
**SIBYLLE VINCENDON**  
Photo **PABLO CHIGNARD,**  
**HANS LUCAS**

La désindustrialisation est-elle une fatalité en France? Les usines deviendront-elles à coup sûr des monuments historiques (pour les plus belles) ou des friches (pour les autres)? La classe ouvrière est-elle appelée à disparaître? Ces idées reçues, renforcées par la chronique des disparitions de sites industriels, sont bien ancrées dans les mentalités. Les 1900 fermetures enregistrées depuis 2009 nourrissent efficacement la méfiance à l'égard de la mondialisation. Et plus largement, la déprime

ationale. L'épisode de la délocalisation de 400 emplois entre deux sites industriels français d'Alstom n'a pas amélioré l'ambiance. La direction de l'entreprise a eu beau insister sur le fait qu'il ne s'agissait que de déplacer des emplois à 200 kilomètres de distance, le message entendu a bien été celui d'une fermeture. Une de plus. Et l'acharnement du gouvernement pour trouver une solution, même bancal, a paradoxalement confirmé l'idée que la situation était désespérée (lire page 4).

À l'autre bout de la chaîne industrielle, le cas de la PME Ecopla, au chevet de laquelle se succèdent actuellement tous les politiques, en rajoute dans cette ambiance de

soins palliatifs (lire page 5). Mais voilà que, dans ce climat, deux études viennent battre en brèche toutes ces certitudes. La première, due au cabinet d'études Trendeo, met en avant des signes positifs. «Depuis septembre 2013, l'amélioration est continue pour les créations d'usines», peut-on lire dans le document. Mieux: «En 2016, on assiste même à deux trimestres consécutifs dans le vert – avec un solde positif –, ce qui n'était jamais arrivé depuis 2009.» Cela même si ce solde se compte à l'unité de sorte que, «au rythme de ces deux derniers trimestres, il faudrait cependant vingt-et-une années pour remplacer les 605 usines perdues depuis 2009».

### «BON SIGNE»

Côté emplois, on n'en est pas encore à parler de créations nettes. L'étude montre que le secteur le plus créateur d'emplois reste celui des services, même s'ils en créent moins qu'avant. L'industrie, à l'inverse, en détruit moins. Il faut y voir un progrès. «Ces pertes ont été divisées par deux et l'on observe même un solde positif, symbolique, en 2016», lit-on également dans l'étude.

Enfin, parmi les grandes entreprises, le tableau de celles qui ont annoncé la création ou la suppression d'emplois au cours du premier trimestre 2016 est instructif. Parmi les plus créateurs, des industriels. En

tête: Renault (+1668) et Safran (+1140). Parmi les plus destructeurs, les services. En tête: Altice-SFR (propriétaire de Libération, à -4650), suivi par ce mixte industrie-service qu'est EDF (-3460) et par le groupe de presse Bertelsmann (-1395).

Peut-on déduire de ces chiffres que l'industrie va mieux en France? David Cousquer, fondateur de Trendeo, admet que le ralentissement des destructions d'emplois dans l'industrie est «un bon signe». Mais «cette légère progression est encore symbolique», modère-t-il. De plus, «la taille moyenne des usines qui ouvrent est 30% inférieure à celle des usines qui ferment».

L'expert note une attitude nouvelle des acteurs économiques par rapport à la production. Longtemps considérée comme une activité du passé et envoyée sans états d'âme dans les pays émergents, la voilà qui revient en grâce parée des vertus des nouvelles technologies. «Il est tout à fait possible que l'on assiste à un renouveau d'intérêt autour de l'usine du futur», estime David Cousquer.

L'usine du futur? Dans une note pour l'Institut d'aménagement d'urbanisme d'Ile-de-France (IAU), l'économiste Thierry Petit remarque que «ce concept qui fait beaucoup parler» est souvent présenté comme «la planche de salut de l'in-

dustrie». Il rappelle au préalable «qu'il existe désormais un consensus pour maintenir ce pan de l'économie car il est moteur pour nombre de services aux entreprises». Précision utile: la croyance en une économie de purs services prospère encore il y a quelques années...

### «ROBOTS OMNIPRÉSENTS»

Depuis la crise de 2008, retournement. L'idée que l'on a peut-être un peu vite jeté le bébé avec l'eau du bain progresse. À cela s'ajoute un contexte qui change. Le «raccourcissement des cycles de l'innovation» et le besoin de mettre des nouveautés de plus en plus vite sur le marché obligent à pouvoir être plus réactif. De plus, «la personnalisation» des produits implique des petites séries et «ne justifie plus les recours à une sous-traitance lointaine de grande capacité».

Bonne nouvelle, vraiment? Dans cette usine du futur, écrit Thierry Petit, «des robots sont omniprésents», tandis que les salariés sont «présents mais en nombre réduit». Quoique nettement plus qualifiés. Parlerait-on encore d'ouvriers? Et quel sera le solde net des emplois humains détruits par la robotisation? Enfin, la reprise est-elle assez solide pour soutenir ce début de renouveau industriel? Pas sûr. «Le paysage est un peu impressionniste», euphémise David Cousquer. ◆

## «La France reste attractive pour des entreprises étrangères»

Pour la chercheuse Nadine Levratto, le recul de l'industrie dans l'Hexagone ne doit pas occulter que le territoire reste intéressant pour les investisseurs.

Nadine Levratto, directrice de recherches au CNRS au sein du laboratoire EconomiX de Paris-Nanterre, travaille sur les trajectoires d'entreprises, de croissance, de défaillance, et le lien entre les entreprises et les territoires.

**La publication du cabinet Trendeo, qui pointe une «fin» des fermetures d'usines en France, vous étonne-t-elle?**

Oui et non. Oui, parce que c'est quelque chose qui s'inscrit dans une baisse tendancielle de l'industrie en France, tendance qui s'est traduite par des fermetures de sites bien sûr, mais aussi par un nombre de défaillances extrêmement élevées d'entreprises industrielles, y compris de grandes dimensions et matures [de plus de quinze ans, ndr]. Ce mouvement décrit par Trendeo s'inscrit à l'inverse de ce que l'on voit depuis la crise de 2009, et même avant. Depuis trente ans, on constate un recul de l'industrie en France sous le coup des externalisations, du repli de différents secteurs, de la perte de compétitivité, etc. Donc de ce point de vue, oui, c'est étonnant.

**Comment expliquer cette tendance?**

Cette diminution peut s'expliquer par le fait qu'à un moment, quand les restructurations à l'œuvre ont produit leur effet, que l'on a atteint une sorte de plancher en dessous duquel, sauf restructuration massive, il sera difficile de descendre, il est logique qu'il y ait moins d'emplois

et donc qu'on en détruit moins. Ensuite, il faut aussi prendre en compte la nature des données de Trendeo, distinguer ce qui est annoncé et ce qui se passe vraiment, et s'interroger sur la cohérence. Cela fonctionne comme pour les intentions d'embauches, qui ne se traduisent pas forcément par des créations d'emplois effectives. **Y a-t-il un effet de la politique économique gouvernementale, avec notamment le pacte de responsabilité ou le CICE?**

Il n'y a pas réellement d'évaluation de ces mesures. Le pacte de responsabilité est encore récent et en pleine évolution. Il est aussi difficile de dire que ces créations d'entreprises reviennent aux exonérations fiscales, aux subventions... D'autant que l'on parle des usines, donc de l'industrie, alors que ce ne sont pas elles les principales bénéficiaires du pacte de responsabilité.

**Quel est le profil type de l'entreprise ou de l'usine qui se crée aujourd'hui en France?**

En général, il s'agit d'une restructuration. Vous n'avez pas d'usine qui se crée ex nihilo. Et les entreprises en création sont des nano-entreprises. Ce n'est pas là que l'on trouve les usines du futur. En revanche, on assiste à des implantations d'une filiale étrangère où on a, clé en mains, une usine qui est créée en kit de production avec un nombre très significatif de salariés ou bien pour des raisons d'organisation de la société juridique, financière, etc.

**La France peut donc se montrer suffisamment attractive pour que des sociétés étrangères s'y installent?**

Bien sûr. On parle souvent des relocalisations. Mais notre pays reste attractif pour des entreprises étrangères. Pour quelles raisons? D'abord

car il y a des équipements collectifs de bonne qualité: transports efficaces, électricité fiable et pas chère, infrastructures en général de bonne qualité, main-d'œuvre formée et efficace. Les chiffres de la productivité montrent que la France reste en tête.

**Cette tendance peut-elle s'installer, sinon s'affirmer, dans les années à venir?**

Il est toujours difficile d'anticiper en économie.

Mais si cela doit se produire, ce ne sera pas un mouvement spontané. De manière générale, la croissance provient des entreprises existantes. Donc, ce à quoi il faut veiller, c'est que chaque entreprise trouve autour d'elle, dans son écosystème, des fournisseurs, des débouchés qui lui permettent d'asseoir son activité

de production. Ce que l'on observe, c'est que les fermetures qui sont intervenues massivement depuis 2009, et de façon plus perdue avant, ont déstructuré le tissu industriel.

**C'est-à-dire?**

À partir du moment où vous avez des filières de production, des continuums qui impliquent différents secteurs, et que vous avez un segment qui manque, vous fragilisez les entreprises qui restent. Car elles ne trouvent plus sur place les fournisseurs, les débouchés dont elles ont besoin pour fonctionner. Et donc, petit à petit, on va vers des fermetures ou des délocalisations. C'est là que la politique industrielle doit intervenir pour ne pas faire des sauvetages d'entreprises à la dernière minute. Pour résumer, un peu d'anticipation et une vision globale d'un secteur ou d'une filière ne sont pas inutiles...

Recueilli par

**PHILIPPE BROCHEN**



PHOTO PABLO CHIGNARD, HANS LUCAS





Les salariés d'Alstom rassemblés le 15 septembre à Belfort.

PHOTO PASCAL BASTIEN

# Pour Alstom, un sauvetage et des questions

Les commandes promises par le gouvernement sauvent l'activité à Belfort, sans toutefois résoudre les problèmes de fond.

C'est la fin supposée d'un psychodrame social et politique qui risquait de pourrir les derniers mois de François Hollande à l'Élysée. Pressé d'éviter un nouveau Florange, avec cette fois 400 emplois menacés, l'Etat pompier a dégainé mardi un plan de sauvetage à grande vitesse pour remettre sur les rails l'usine historique d'Alstom à Belfort. Le site qui a vu naître le TGV et risquait de fermer dès 2018, après la décision du groupe de transférer la production à Reichshoffen (Alsace). Le secrétaire d'Etat à l'Industrie, Christophe Sirugue, est venu annoncer mardi aux Belfortains «un plan alternatif» en trois axes: une rafale de commandes publiques pour donner du travail à Belfort, un programme d'investissement lo-

cal signé Alstom et des projets pour le site. Le Premier ministre, Manuel Valls, a immédiatement crié victoire sur Twitter: «Grâce à la mobilisation de l'Etat et à l'engagement de tous, le site d'Alstom de Belfort est sauvé.» Oui, mais comment et pour combien de temps?

## Que donne le gouvernement à Alstom ?

Pour remballer son projet de quasi-fermeture du site de Belfort, le patron d'Alstom, Henri Poupard-Lafarge, a obtenu ce qu'il voulait: de la commande publique pour donner de la charge de travail à son usine en difficulté après 2018 et au moins jusqu'en 2020. Au nom du gouvernement, Christophe Sirugue a annoncé ou confirmé trois contrats: une commande directe de l'Etat portant sur quinze rames TGV Euroduplex (à étages) destinées aux lignes Bordeaux-Marseille et Montpellier-Perpignan pour un total de 450 millions d'euros; l'achat de six rames TGV supplémentaires par la SNCF, moyennant 200 millions d'euros, pour la liaison Paris-Turin-Milan; et dix locomotives diesel de dépannage, toujours par la SNCF. Une manne totale de 21 TGV, qui permettra de «maintenir sur le site de Belfort une

activité ferroviaire et industrielle» tout en «confortant» les autres usines d'Alstom. De fait, à raison de deux motrices – spécialité de Belfort – par rame TGV, «la Traction», comme l'appellent les habitants de la ville au Lion, obtient 42 unités à construire. Ces nouveaux TGV donneront aussi du travail à d'autres sites comme La Rochelle (wagons), Tarbes et Ormans (tractions) ou Le Creusot (bogies).

## Que promet le constructeur français en échange ?

Déjà, le site de Belfort ne sera pas fermé, même si rien n'est écrit noir sur blanc. Il n'est plus question de «redéployer» l'activité à Reichshoffen. Mais comme le TGV ne suffira pas à pérenniser le site, Alstom a promis d'investir 30 millions d'euros d'ici à 2018 à Belfort pour développer et produire «une plateforme de locomotive de manœuvre» hybride électrique-diesel «bien adaptée au marché»: cette future Prima H4 permettrait à Alstom de redevenir compétitif sur ce créneau après l'appel d'offres d'Akiem (filiale de leasing de la SNCF) sur 44 locomotives, perdu par les français au profit de son concurrent allemand Vossloh. Autre engagement d'Alstom: faire de Belfort son centre européen de maintenance de loco-

## DECRYPTAGE

motives avec 5 millions d'euros d'investissements à la clé d'ici à 2019 et l'objectif d'employer 150 personnes sur cette activité. Enfin, le groupe dépensera 5 millions de plus pour «diversifier» son usine dans le bus électrique d'ici à 2020. 40 millions au total pour Belfort en échange d'environ 700 millions de commandes publiques? Bon deal pour Alstom, qui a formidablement manœuvré dans cette affaire. Auditionné par les députés, Henri Poupard-Lafarge a démenti farouchement tout «chantage à la fermeture», mais on s'interroge.

## S'agit-il d'un «bricolage» ou d'un vrai plan industriel ?

«Bricolage», «rapiécage», «rafistolage»... la droite a usé de tous les qualificatifs pour dénoncer une opération de sauvetage préélectorale. En cause, le choix assez baroque de commander 15 TGV pour des lignes Intercités: ces trains capables de rouler à 320 km/h circuleront en fait sur des voies ordinaires à une vitesse maximum de 200 km/h comme de bons vieux trains Corail... Mais alors pourquoi acheter des TGV? «Par anticipation de l'arrivée des lignes à grande vitesse» sur Bordeaux-Marseille et Montpellier-Perpignan, répond Christophe Sirugue. Mais vu l'état des finances publiques, ces LGV à 18 millions d'euros le kilomètre ne sont pas pour demain. En fait, il fallait commander des TGV pour faire travailler Belfort. D'autant que, contrairement à Siemens et Bombardier, Alstom n'a ni en stock ni en production de train Intercités capable de rouler à 200 km/h. Coup de chance pour les français, la commande directe de TGV, sans ouvrir de nouvel appel d'offres, est rendue possible par le fait que l'Etat est l'autorité organisatrice des lignes Intercités et l'extension d'un contrat Euroduplex existant. Au bout du compte, le dispositif donnera deux à trois ans de travail à Belfort. De quoi tenir jusqu'à l'arrivée du «TGV du futur». L'Etat stratège devenu pompier a joué son rôle pour aider Belfort à passer le creux de charge. Mais ce plan ne résout pas le problème de fond: pour exporter ses TGV, l'industriel doit «relocaliser» leu production, comme le montre le récent contrat Amtrak remporté aux Etats-Unis. Or, pour maintenir l'emploi en France, Alstom «ne pourra pas vivre indéfiniment aux crochets de l'Etat», comme le souligne André Pages, délégué syndical CPE-CGC.

JEAN-CHRISTOPHE FÉRAUD



# A Ecopla, «c'était une victoire de voir défilier les politiques»

**Le tribunal doit décider ce mercredi de l'avenir de la société iséroise de barquettes d'aluminium en liquidation judiciaire. Un projet de Scop des salariés le dispute à un démantèlement italien.**

Jusqu'ici, on pouvait difficilement leur reprocher une forme de mimétisme. Pourtant, Cécile Duflot, candidate à la primaire écologiste, et Emmanuel Macron, leader du mouvement En marche, défendent depuis peu la même idée : créer une loi Ecopla, du nom de cette entreprise située à Saint-Vincent-de-Mercuze (Isère) et placée en liquidation judiciaire en mars. Ce fabricant de barquettes alimentaires en aluminium est devenu un symbole d'aberration industrielle créée par la prédation financière. Il est aussi devenu, depuis la semaine dernière, l'endroit où défilent les ex-ministres hollandais à ambition présidentielle :

Benoît Hamon le 29 septembre, Emmanuel Macron le lendemain, Cécile Duflot lundi... Arnaud Montebourg, lui, les soutient «depuis le début», souligne un ex-salarié.

**Coulée.** Ce mercredi, une page s'apprête à être tournée. Le tribunal de commerce de Grenoble étudie l'appel déposé par une quinzaine des 77 licenciés d'Ecopla après un premier jugement, rendu le 16 juin en faveur d'une reprise par le concurrent italien Cuki Cofresco, au détriment des ex-Ecopla et de leur projet de société coopérative (Scop). Une première proposition avait été faite en 2014, sans réponse de l'actionnaire. Entre-temps (de 2013 au dépôt de bilan), le chiffre d'affaires, 20 millions d'euros, a été divisé par trois. Une dégringolade et un nonsens.

Créée en 1960, Ecopla domine le marché français - c'est le seul fabricant hexagonal - et fournit les gros industriels de l'alimentation : Marie, Tipiac, Brossard, La Fournée dorée, Brioches Pasquier, La Boulangère... C'est un acteur notable du secteur de l'aluminium, auquel il assure un débouché pour la première coulée (la qualité maximale, requise par les normes alimentaires) et fournit des tonnes de déchets à la filière recyclage. Outre l'Italie, ses concurrents se trouvent en Espagne, au Danemark, en Turquie. En 2006, la société mère d'Ecopla, le groupe NFP, est rachetée par un fonds d'investissement américain, Audax. En faillite deux ans plus tard, il s'en déleste au profit de banques, dont la Barclays. En 2012, NFP est de nou-

veau cédée à une firme basée en Angleterre, Bawtry Investment Ltd. Or, les actionnaires successifs ont si-phonné la trésorerie, au point de mettre l'entreprise en danger. Les deux autres sites de production de NFP, en Allemagne et en Belgique, ferment.

A Saint-Vincent-de-Mercuze, les Ecopla n'ont plus le choix pour obtenir du cash. Il faut acheter du métal, honorer les commandes et payer les salaires. A l'été 2015, pendant plusieurs mois, ils écrasent les barquettes de plus de 600 palettes rapatriées de Belgique. Des produits finis, mais invendables en France, qui sont broyés comme de vulgaires déchets et revendus à un fondeur, pour une valeur quatre fois inférieure. Les anciens salariés ont gardé un mètre cube de ces compressions, preuve du «gâchis», dit Gaëtan Zappia, technicien du bureau d'études depuis 1988. Il montre le reste de l'entrepôt, désert.

«Ici, c'est la salle de stockage. D'habitude, c'était plein de bobines d'alu, jusqu'au plafond. On passait 300 tonnes de métal par mois environ», explique-t-il à Cécile Duflot, lundi. «C'est pour ça que je suis femme politique, pour faire changer les lois, lui répond l'ancienne ministre du Logement. Cette entreprise a été victime d'un patron voyou. C'est la double peine pour les salariés. Il faut travailler à une loi pour faire en sorte que ça n'arrive plus.» Deux impératifs selon elle : la possibilité pour les employés d'alerter, au-delà des actionnaires, sur la mise en danger de l'outil de travail, et l'équivalent d'un droit de préemption en leur faveur. Macron a pointé, lui, lors de sa visite, «la main du tribunal [de commerce] qui ne regarde, et c'est le grand défaut du droit français, que les créanciers».

L'italien Cuki Cofresco a proposé 1,5 million d'euros au juge grenoblois pour solder le coût de la fermeture et des licenciements, mais aussi pour récupérer les machines.

«On a 250 outils, qui fabriquent plus de 850 références. Un outil coûte entre 15 000 et 150 000 euros. Et une presse, c'est au moins 250 000 euros. On en a 29, faites le calcul!» s'exclame Gaëtan Zappia. Le projet du collectif Ecopla Scop table de son côté sur 20 embauches immédiates et 50 d'ici trois ans. Il est parvenu à réunir 3 millions d'euros pour se constituer une trésorerie, auprès des collectivités territoriales, de la préfecture, de banques coopératives, de l'union régionale des Scop et

de la région. Même Laurent Wauquiez, président d'Auvergne-Rhône-Alpes, a fini par voter une enveloppe spéciale de 400 000 euros.

**Promesse.** Aidés par le journaliste militant François Ruffin (*Libération* de lundi) à «faire sortir leur cas de leur vallée», les Ecopla s'étaient rendus à Paris le 12 septembre pour une tournée des QG des partis politiques. Certaines équipes n'ont pas été particulièrement accueillantes (Juppé, Sarkozy), des responsables

se sont contentés de signer la lettre de soutien (Cambadélis, Le Maire). D'autres se sont engagés à venir - et l'ont fait : ce mercredi, c'est au tour du communiste Pierre Laurent d'être là. «Les politiques, on est allés les chercher. Sauf le FN, qui a des valeurs trop éloignées des nôtres», précise Josiane Chaix, trente-huit ans d'ancienneté en tant qu'assistante administrative. Alors c'est plutôt une victoire de les voir défilier ici.»

Lundi, tandis que Duflot visitait l'usine, des ex-salariés étaient reçus à Bercy. Ils sont repartis avec la promesse d'une signature de soutien du secrétariat d'Etat à l'Industrie, mais aucun engagement financier. Contrairement à Alstom, «nous, on a que la parole, pas les actes», déplore Christophe Chevalier d'Ecopla Scop.

**MAÏTÉ DARNAULT**

Envoyée spéciale à Saint-Vincent-de-Mercuze



**«Cette entreprise a été victime d'un patron voyou. C'est la double peine pour les salariés. Il faut travailler à une loi pour faire en sorte que ça n'arrive plus.»**

**CÉCILE DUFLOT**  
candidate à la primaire EE-LV

Eric, préparateur de commandes et responsable logistique, à Ecopla. PABLO CHIGNARD, HANS LUCAS