

10 janvier 2017 | par Marc Fresso

RER NG, TGV : Alstom France paralysée par ses succès

Alstom doit signer "le contrat du siècle" avec le Stif pour le RER NG le 11 janvier 2017. Le groupe pourrait aussi recevoir la commande de 15 TGV pour l'État. Paradoxe, cet afflux de commandes publiques contrecarre les projets de l'entreprise de rationaliser son nombre d'usines en France où le groupe aimerait se restructurer beaucoup plus vite.



Les succès d'Alstom garantissent le maintien d'usines menacées comme ici celle de Belfort.
© C.Recoura

Ce sont des succès éclatants, mais peut-être encombrants pour Alstom France. Car l'incroyable avalanche de commandes reçues des pouvoirs publics contrecarre le projet de son PDG Henri Poupart-Lafarge de rationaliser l'organisation industrielle du groupe dans l'Hexagone.

En effet, ces commandes l'obligeront à maintenir, à peu près en l'état et durant quelques années, son organisation singulière qui résulte, au fil de l'histoire, d'une accumulation d'usines dont certaines sont hyper spécialisées : le groupe compte ainsi douze sites différents dans l'Hexagone où il emploie quelque 9000 personnes.

Compte tenu de la moyenne d'âge élevé des personnels de certains usines qui n'ont pas recruté depuis des années (Ornans, Reichshoffen, Belfort etc.), la stratégie du groupe paraît assez clair : avoir moins d'ouvriers dans beaucoup moins d'usines de construction pour faire d'Alstom France une entité d'ingénieurs qui conçoit développe et se concentre sur les produits à haute valeur ajoutée, la production devant être effectuée dans les usines où les coûts sont moindres comme à Katowice en Pologne, par exemple. De ce point de vue, la mutation de l'usine de Villeurbanne axée sur l'électronique et la signalisation symbolise cette stratégie. Mais elle prendra donc plus de temps.

Un contrat "made in France"

Le 11 janvier 2017, après approbation par leurs instances respectives, la SNCF et le financeur le Stif signeront avec le consortium Alstom-Bombardier le contrat concrétisant une commande géante de RER nouvelle génération qui s'ajoute à plusieurs succès récents (tram, métro, TER, etc.) pour le constructeur. Le marché doit porter sur 271 rames au total et devrait s'élever si toutes les options sont levées, à plus de 3 milliards d'euros.

Après avoir envisagé en interne de sous-traiter la réalisation de certaines pièces à des usines du groupe installées à l'étranger où le coût du travail est moins cher (la Chine pour les blocs moteurs notamment), la direction du groupe a fait machine arrière. Dans un tweet discret publié l'an passé, celle-ci a ainsi démenti l'intention que lui prêtait la CFDT du groupe. Elle s'est engagée officiellement à faire du 100% made in France ou presque. On imagine que les donneurs d'ordre (l'État, les Régions) veilleront à ce que leurs efforts financiers profitent, tout au long de la réalisation des contrats, à l'emploi français.

Côté Bombardier, c'est simple, le contrat RER NG va apporter du travail à la seule usine française du groupe, celle de Crespin dans le Nord. Côté Alstom, le RER NG va d'abord en garantir des emplois à l'usine de Petite Forêt (1200 personnes) qui assurera l'assemblage des rames. Mais cette commande rejillira également sur l'activité de sites annexes. Ornans construira tous les moteurs ; Tarbes, les blocs de traction ; Le Creusot, les châssis de bogies.

Une commande inattendue de TGV

En outre, le conseil d'administration de la SNCF devrait aussi valider, le 11 janvier 2017, la commande pour le compte de l'État des fameuses rames TGV Duplex qui doivent être utilisées en guise de TET sur des lignes classiques dans le Sud-Ouest : il s'agit de 15 rames qui s'ajouteront aux 6 Duplex destinées à la SNCF pour Paris-Milan. Autant de commandes pour le site de Belfort, l'usine historique qu'en septembre 2016, Alstom envisageait de fermer. Mais aussi pour celles qui fournissent les composants.

Et selon les engagements listés en novembre 2016 par le secrétaire d'État à l'Industrie Christophe Sirugue, la commande de 20 locomotives de secours doit aussi être engagée en faveur de Belfort d'ici à mars 2017.

Difficile de fermer la moindre usine avec autant de contrats obtenus en exerçant une forme de chantage à l'emploi.