

Crise d'Alstom

Une précision : Alstom n'est pas en difficulté et sa situation financière est florissante. L'usine de Belfort est un des 13 sites d'Alstom en France et il n'y est pas prévu de licenciement, même si les difficultés qui seront générées pour le personnel ne peuvent pas être négligées.

L'annonce précipitée de la fermeture de Belfort peut s'expliquer par la perte possible (probable) du "giga-marché" des RER E et D franciliens (1500 à 2000 voitures, soit jusqu'à 6 milliards d'euros !) au bénéfice de son concurrent CAF et par la pression que le psychodrame actuel autour de Belfort fait peser sur les élus, y compris au plus haut niveau de l'Etat.

L'annonce de la fermeture de Belfort est destinée à faire pression sur les politiques pour que les RER soient attribués à Alstom et non au vainqueur probable de l'appel d'offres, son concurrent CAF.

A noter que le site de Petite Forêt n'a pas de problème de charge, cette usine s'étant vue attribuée en 2015 le "méga-marché" (encore un !) des métros sur pneus MP14 pour la RATP, soit plus de 1400 voitures pour un montant de 2,2 milliards d'euros dans des conditions que personnellement, et je ne suis pas le seul, je considère comme scandaleuses.

Quant à la commande d'Akiem, il s'agit de locomotives diesel. Or, Alstom n'a plus développé de locomotives diesel depuis ... 40 ans, plus précieusement depuis les 67400 dont les derniers exemplaires disparaîtront dans les deux ans à venir et a n'a plus de compétence dans ce domaine. Cela est du à la disparition du marché intérieur (celui de la SNCF) qui n'a pas commandé de locomotives diesel pendant une trentaine d'années et au choix de la SNCF et d'Alstom en faveur du TGV.

La dernière série de locomotives diesel commandée par la SNCF à Alstom au début des années 2000 ont été les 75000. Pour cette série, Alstom s'est contenté de concevoir et construire la partie mécanique (châssis, boggies, caisse,...) et a confié la partie "noble" de ces machines à Siemens (alternateur, chaîne de traction, régulation, électronique, informatique). Quant au moteur diesel, Alstom l'a acheté à l'allemand MTU puisqu'il n'existe plus de motoriste diesel français capable de construire un moteur diesel de locomotive.

Dans ces conditions, le choix de Vossloh pour livrer les dernières locomotives diesel commandées par Akiem était légitime.

Bernard.

P.S.: la désindustrialisation de la France est malheureusement une réalité qu'il faut voir avec lucidité. C'est pourquoi l'implantation d'un

nouveau constructeur ferroviaire en France, en l'occurrence CAF à Bagnères-de-Bigorre, devrait être considéré plus comme une chance que comme un inconvénient.

Les composants qui proviennent du Creusot (boggies), Ornans (moteurs électriques), Tarbes (électronique de puissance) sont de conception et de fabrication Alstom, chaque site s'étant spécialisé dans une ligne de produit, ce qui se comprend dans le cadre d'une politique de rationalisation industrielle.

Le cas des 75000 est différent. Ces locomotives ont été commandées par la SNCF à Alstom alors que ce constructeur n'avait plus de savoir-faire en locomotives diesel. Alstom s'est donc allié à Siemens pour co-concevoir ces locomotives, la majorité de la valeur ajoutée étant achetée à Siemens ou à MTU, le motoriste diesel.

Akiem n'a pas voulu rééditer ce montage un peu tordu, il faut bien le dire, et a préféré faire appel directement à un constructeur spécialisé en locomotives diesel, en l'occurrence Vossloh. Il n'y a rien de choquant dans ce choix et je ne vois pas pourquoi Vossloh aurait confié, comme pour les 75000, la partie mécanique à Alstom-Belfort, qui par ailleurs, n'était pas demandeur.

Par ailleurs, pour les RER franciliens, la SNCF essaye actuellement de persuader Alstom et Bombardier de travailler en sous-traitance pour CAF si ce dernier obtient le marché. Cela me paraît être une solution intelligente. Il est possible que Bombardier, pragmatique, accepte. Alstom refuse et préfère faire jouer ses relais politiques ! Cela s'appelle du capitalisme de connivence, très pratiqué dans les républiques bananières. C'est le contraire du libéralisme.

Deux précisions supplémentaires :

1 - On dit couramment dans la presse que l'Etat est actionnaire à hauteur de 20 % d'Alstom. C'est inexact. L'actionnaire, c'est Bouygues qui "prête" à l'Etat pour une durée limitée ses droits de vote au CA dans le cadre de l'accord négocié lors de la vente de la branche Energie d'Alstom à General Electric en 2013.

Par conséquent, c'est bien Bouygues, en tant que propriétaire de ces 20% du capital d'Alstom, qui perçoit les dividendes correspondants.

2 - Alstom clame que ce qu'il vend à l'export doit être construit dans le pays du réseau acheteur et que par conséquent les usines françaises doivent vivre des commandes françaises. C'est loin d'être toujours vrai. Ainsi, Alstom vient de recevoir une importante commande de 79 trains pour les Pays-Bas pour un montant de 800 millions d'euros. Ce matériel pouvait être construit à Valenciennes, ce qui aurait consolidé le carnet de commande de cette usine. Or, il sera construit ... en Pologne pour maximiser la marge sur ce contrat.

Merci au rédacteur de nous éclairer - 15 septembre 2016