Alstom : pour un pôle public de transport écologique

Category: Services publics & biens communs

écrit par jmfouquer | 25 septembre 2016

La décision de fermer le site Alstom Belfort est un modèle de brutalité dans la gestion néolibérale des entreprises. Peu importe ce qui est fabriqué, peu importe les métiers et les filières industrielles, peu importe l'utilité sociale : ce qui compte est de savoir si le site est encore valorisable dans une stratégie mondialiste de « création de valeur ». Le PDG Alstom répond non.

Alstom Belfort est le berceau historique de l'entreprise, dans un bassin d'emplois qui comprend l'usine de Peugeot Sochaux à 15 kilomètres. Fermer Belfort, c'est comme si PSA fermait Sochaux : une insulte au travail et aux salarié-es. Dans la mémoire ouvrière locale, mais aussi dans certaines images nationales, Alstom est un modèle de savoir-faire professionnel (trains, turbines, énergie, navires lorsqu'ils étaient encore dans le groupe Chantiers de l'Atlantique). Fermer Belfort est donc une angoisse pour l'emploi (qui partirait en Alsace dans l'usine de Reichshoffen, comme initialement annoncé ?) et un mépris insupportable pour le travail accumulé.

Dividendes, bonus, magouilles

Alstom se porte bien. Son chiffre d'affaires est de près de 7 milliards d'euros (2015), son carnet de commandes de 30 milliards, son résultat net de 3 milliards a été dopé en 2015 par la vente du département « énergie » à General Electric (GE).

En 2014 en effet, Alstom avait vendu à GE (USA) 70% du groupe. L'affaire avait traîné plusieurs mois car le gouvernement Hollande avait fait semblant de résister à l'emprise d'un géant extra-européen. Le bruit court que le choix d'accepter la transaction est dû à des menaces de révélations de corruptions d'Alstom dans des affaires indonésiennes. Quand

l'industrie mute en pure finance, les magouilles ne sont jamais loin. L'ancien PDG Patrick Kron avait défrayé la chronique lorsqu'il avait été révélé que le choix de General Electric (plutôt que Siemens, également sur les rangs) s'était accompagné de formidables bonus pour l'équipe dirigeante (30 millions, dont 4 pour P. Kron).

Alstom est donc passé de 92 000 salariés (jusqu'en 2014) à 31 000 en devenant Alstom Transport, dont 9000 en France. Sur les 105 sites du groupe, il n'y en a que 12 en France. La stratégie repose donc avant tout sur le retour des dividendes d'investissements sur le marché mondial, et donc en ce moment aux Etats-Unis (2 milliards de dollars pour le TGV Boston Washington), les pays émergents et les délocalisations intra-européennes (Pologne), ou Kazakhstan or de l'UE. Que pèse dans ces calculs la petite usine belfortaine (480 salariés contre plus de 5000 autrefois) ? Mais il y a encore sur le site des salariés devenus Général Electric...

L'usine de Belfort était donc devenue un maillon faible coincé entre deux mâchoires. D'une part, les commandes publiques en moyens de transport se tarissent en France. Elles seraient en baisse de 30% d'ici 2018 (date envisagée du TGV du « futur »). Comme si le besoin en transports publics à la fois pour le fret et les voyageurs n'était pas une exigence dont il faudrait planifier la mise en œuvre !

Et d'autre part, les règles des marchés publics sont elles-mêmes devenues hyperconcurrentielles, en France et en Europe. Au moment où Alstom annonçait la fin de Belfort, on apprenait que Akiem, entreprise détenue conjointement par la SNCF et Deutsche Bank, ne retient pas Alstom pour fabriquer 44 locomotives mais le constructeur allemand Vossloh qui a des usines toutes proches en Alsace !

Rebellion

Il se pourrait que la petite usine se rebelle contre les géants mondiaux. Samedi 24 septembre est une journée ville morte à Belfort. Les syndicats avaient prévenu les pouvoirs publics depuis longtemps des menaces qui pesaient sur Belfort. Inutile de faire semblant de découvrir ce qui se tramait,

comme semble le faire un gouvernement ou des anciens ministres effarouchés (Macron, Montebourg).

Le gouvernement aux abois s'agite en période pré-présidentielle. Le ministre Alain Vidalies s'est dépêché de saupoudrer de nouvelles commandes, mais elles n'assurent en rien un avenir solide. Elles ne font que gagner un peu de temps. Une vraie solution structurelle impliquerait une planification industrielle et écologique de commandes publiques. Cela nécessite une rupture avec les règles de passation des marchés européens, donc un certain affrontement politique. C'est l'horreur pour ce gouvernement, qui semble apprécier une nouvelle « solution », plus économe politiquement : les salariés Alstom Belfort seraient réembauchés sur le site par l'entité Général Electric issue de la cession de 2014. Cela tombe bien : GE avait promis 1000 emplois créés en France (zéro pour le moment), donc il reprendrait le savoir-faire qu'il connaît bien, même si les métiers sont différents. Sordide.

Pour un pôle public et écologique du transport

Avec les syndicats qui se mobilisent à Belfort, dans la métallurgie, dans les transports, avec les forces politiques opposées au démantèlement de l'usine, avec la population belfortaine, il est possible de promouvoir un pôle public associant la SNCF, la RATP, les régions, Alstom. Avec des commandes publiques pour des transports écologiques : priorité au ferroutage sur le tout camion irresponsable, relances de dessertes SNCF menacées, remplacement de matériel vieilli (les syndicats de cheminots le demandent depuis longtemps), rames de métro (Grand Paris), tramway.

Les cars Macron sont à l'opposé de tels choix. Ils sont une insulte contre les voyageurs et une aberration écologique. Cars Macron ou transports publics : il faut choisir !

Les cahiers des charges des marchés doivent comprendre des clauses écologiques, des clauses sociales et de maintien des savoir-faire professionnels. Une telle politique pourrait déboucher sur une exigence de services publics européens, et de politique industrielle européenne, ce qui nécessitera une

confrontation avec les règles libérales de l'Union.

Elle impliquera aussi d'oser nationaliser le groupe Alstom (l'Etat est déjà le premier actionnaire !), avec un pouvoir de gestion des salarié-es et un droit d'intervention d'autres entreprises publiques et des usagers. Car il est normal que les entreprises appartiennent en propriété d'usage à celles et ceux qui les font tourner, et pas aux financiers. La société tout entière s'en porterait mieux.

Jean-Claude Mamet