

Bernard Carayon : Alstom, l'échec derrière le sauvetage



TRIBUNE. Bernard Carayon, ancien député UMP du Tarn, est maire de Lavaur.

Un milliard de commandes de trains pour Alstom : l'entreprise et les salariés auraient-ils finalement gagné ? Provisoirement, hélas ! D'abord parce que ces commandes ne sécurisent le site de Belfort que pour quelques années, opportunément, le temps de passer les présidentielles ! On ne construit pas une stratégie ou une politique industrielle sur le court terme mais sur le long terme. L'industrie obéit à des cycles, et une entreprise n'est solide que lorsque les difficultés qui affectent l'une de ses activités sont amorties par le succès des autres. Tous nos grands concurrents chinois, japonais (Mitsubishi), américain (General Electric), allemand (Siemens) ont fait le choix des conglomérats que nous avons abandonné il y a 30 ans au profit d'un « recentrage » des métiers, dicté par les marchés financiers : nos entreprises ont gagné en transparence pour les investisseurs et les spéculateurs mais ont perdu en solidité. Quand Alstom a décidé de céder à General Electric 70 % de son activité – la filière stratégique de l'énergie –, sans que le gouvernement en soit informé, le groupe s'est *de facto* réduit à son activité ferroviaire, qui souffre en France comme l'a traduit le projet de fermeture du site de Belfort. De surcroît, nos grands clients exigent de plus en plus de transferts de production et de technologies : Dassault ouvre une usine en Inde, Airbus s'est installé aux Etats-Unis. Les sites nationaux ne sont solides que s'ils s'adossent à un marché national en expansion – ce qui n'est plus le cas chez nous pour nombre d'activités – et à des technologies de haute gamme : l'enjeu est donc bien de changer de braquet en terme d'innovation pour continuer à conquérir les marchés internationaux.

Que l'Etat achète, de surcroît, des TGV pour des lignes où leur vitesse sera limitée et qui sont deux fois plus coûteux que les trains ordinaires est un non-sens ! D'autant que les problèmes de fond ne sont pas traités : la baisse du fret en France et de la rentabilité des lignes TGV, la dette abyssale de la SNCF, l'avenir des autres sites d'Alstom.

Les contribuables paient cher l'absence d'anticipation et de courage des socialistes. Si l'on peut être heureux pour les salariés de Belfort, un sauvetage à un million d'euros par emploi est irresponsable. Les mauvaises décisions sont souvent celles que l'on prend dos au mur. Celle-ci ouvre la boîte de Pandore, car toutes les usines menacées de fermeture sont désormais en droit d'invoquer la « jurisprudence Belfort ».

Le gouvernement aurait-il violé les règles de la concurrence dont la commission européenne a fait un dogme ? Quand Nicolas Sarkozy, alors ministre des Finances, a sauvé en 2004 Alstom de la faillite, la commission a plié. On ne l'a pas plus entendue lors du sauvetage des banques par Sarkozy devenu président dans la crise financière de 2008. On peut violer la commission, si l'on est fort politiquement, car alors elle ne crie pas ! C'est bien le problème d'un gouvernement épuisé et d'une majorité en lambeaux. Est-ce une aide d'Etat déguisée ? La commission, qui a déjà été ébranlée par les scandales – comme le recrutement de José-Manuel Barroso par Goldman Sachs, banque à laquelle on doit une large part de la crise financière de 2008, et les comptes off-shore de Neelie Kroes, ancienne commissaire à la concurrence -, peut avoir intérêt à faire profil bas, et attendre l'alternance politique en France pour prendre une décision...

Quelle leçon peut-on donc tirer de ce qui apparaît comme une « politique de Gribouille » ? Une politique industrielle ne s'improvise pas. Elle n'a jamais été la priorité de François Hollande parce que le PS s'est détourné depuis longtemps des ouvriers au profit des immigrés et que le gouvernement s'est couché depuis le début du quinquennat devant Bruxelles et les marchés financiers.

Une politique industrielle a d'abord besoin d'une fiscalité qui encourage l'investissement des français. Or, depuis quatre ans, sous l'effet d'un matraquage fiscal sans précédent, on expulse les riches et on gèle l'ardeur en bourse des petits épargnants, réfugiés dans les placements immobiliers et l'assurance-vie. Elle a besoin ensuite d'anticipation : on ne bâtit pas une stratégie dans la précipitation. L'esprit des Etats généraux de l'Industrie, forum des filières de notre pays sous le quinquennat Sarkozy, a été oublié. L'Etat doit mutualiser toutes ses nombreuses sources d'information, ce qu'il ne fait pas. L'Etat doit gérer, comme un vrai actionnaire, son portefeuille de participations : il ne le fait pas non plus. L'Etat doit porter son effort sur les secteurs stratégiques pour notre économie, l'énergie, l'aéronautique et le spatial, les technologies de l'information, la défense, la pharmacie. Or, ces secteurs sont très dépendants des « terres rares », les métaux précieux dont les approvisionnements ne sont pas sécurisés. Une politique industrielle se construit avec une vision qui fait aujourd'hui défaut : comment donner une espérance au monde ouvrier ? Comment attirer les jeunes vers les métiers d'ingénieurs ? Comment stimuler les start-ups lorsque 57 % de leurs succès - le niveau des prélèvements obligatoires - sont confisqués par un actionnaire invisible, l'Etat ? Comment se prémunir des acteurs nouveaux et puissants de la mondialisation, ces ONG qui exigent de nos entreprises le respect de règles de transparence dont elles exonèrent certains de

nos concurrents, ou ces fonds de pension et ces mastodontes industriels qui font leur marché chez nous sans que la réciprocité soit possible ? Comment faire évoluer les textes européens, ainsi, qui nous interdisent de construire demain un champion européen du ferroviaire, par exemple ? Comment nous affranchir de la domination des géants de l'informatique ou de l'hégémonie américaine en matière juridique et normative ? Voilà quelques unes de vraies questions auxquelles les socialistes sont incapables de répondre, par idéologie, incompetence et pusillanimité.