

Selon ses calculs, le secteur devrait subir une baisse des plans de charge à partir de 2017. 3.000 emplois directs et 9.000 emplois induits seraient menacés.

Inquiète face à des plans de charge en chute libre à partir de 2017, l'industrie ferroviaire française en appelle à François Hollande. Louis Nègre, le vice-président du comité stratégique de la filière, et par ailleurs sénateur-maire de Cagnes-sur-Mer, a écrit mardi au président de la République pour l'alerter du «*désastre industriel*» qui menace selon lui le secteur si plusieurs commandes publiques en suspens ne sont pas rapidement débloquées.

« Le constat actuel est des plus inquiétants, estime Louis Nègre dans sa lettre. L'ensemble de ces programmes n'a fait que dériver au fil des dernières années, aussi bien sur le plan du calendrier que sur celui des volumes, entraînant désormais des menaces à très court terme pour notre industrie. »

Et le responsable d'évoquer la commande de 1,5 milliard promise pour renouveler les trains Intercités mais pas encore concrétisée, le TGV du futur («*des incertitudes subsistent quant aux volumes qui pourraient être commandés, avec une livraison reportée au mieux à 2021* ») ou, encore, «*un retard de deux à trois ans par rapport aux prévisions initiales sur les projets de Grand Paris* »

. Pour Louis Nègre, ces attermolements risquent d'avoir de lourdes conséquences en termes d'emploi :

« Ainsi les sites majeurs de Reichshoffen et de Belfort (Alstom) et de Crespin-Valenciennes (Bombardier) sont-ils directement menacés dès 2017. C'est également le cas du site de Bagnères-de-Bigorre (CAF). »

« **Défaillances en cascade** »

Celui qui est également président de la Fédération des industries ferroviaires (FIF) estime en outre que les usines Alstom de La Rochelle, Petite-Forêt-Valenciennes, Tarbes et Ornans sont, elles, menacées à partir de 2019, avec comme conséquences « des défaillances en cascade pour de nombreuses PME-PMI ».

Au total, 3.000 emplois directs et 9.000 emplois induits seraient en jeu, selon Louis Nègre. Et le salut ne viendra pas des succès remportés à l'international par ces entreprises - comme celui remporté ce mercredi par Alstom pour l'extension d'une ligne de métro à Panama (voir ci-contre) - « car les donneurs d'ordre imposent une production locale de l'essentiel des contrats ». L'élu appelle donc « l'Etat stratège à assumer pleinement son rôle », c'est-à-dire à accélérer les commandes qui sont de son ressort, à encourager l'Ile-de-France à faire de même. Et aussi, même si ce n'est pas écrit, faire pression sur la SNCF pour qu'elle achète de nouveaux TGV. Or l'entreprise publique a fait savoir que son parc actuel suffisait largement à ses besoins. Ce n'est pas la première fois que l'industrie ferroviaire sonne le tocsin sur l'emploi. Le diagnostic est cette fois partagé en partie par une étude prospective sur la filière réalisée par le cabinet Katalyse pour le compte de la Fédération de la métallurgie.

À noter

Une étude anticipe une baisse de 10 % des effectifs à horizon 2020 (de 23.350 à 21.100 postes), sous l'effet d'une baisse de 20 % à 25 % des commandes, avant une légère reprise et un retour à 22.000 salariés en 2025.

Lionel Steinmann, Les Echos

Les sites français d'Alstom à la diète

Si Alstom enchaîne les commandes en ce moment, celles-ci ne génèrent guère de retombées pour les usines françaises du groupe. Dernière illustration en date : l'industriel français a remporté mardi un contrat de 130 millions d'euros pour livrer 70 voitures pour le métro de Panama, mais celles-ci seront conçues et fabriquées près de Barcelone en Espagne. Les usines de Villeurbanne, Tarbes et Le Creusot bénéficieront de cette commande, mais à la marge.