



Paris, le 14 septembre 2020

Monsieur Bruno LE MAIRE  
*Ministre de l'Economie, des Finances et  
de la Relance*  
139, rue de Bercy  
75012 PARIS CEDEX 12

Monsieur le Ministre,

Dévoilé le 17 février dernier, le projet de fusion entre Alstom et Bombardier soulève de légitimes inquiétudes chez les salariés des deux groupes. D'abord en raison de la menace sur l'emploi que ferait peser un rapprochement entre les deux entreprises, détentrices à elles seules, d'une grande part des commandes de trains en France et en Europe. Les synergies qui en découleraient se traduiraient automatiquement par de nombreux doublons, en particulier sur les deux sites voisins de Petite-Forêt et Crespin, dans le Valenciennois, qui emploient à eux deux près de 3000 salariés en CDI et de nombreux intérimaires, sous-traitants et prestataires. Comme l'a souligné tout récemment le président de Suez dans un entretien au Journal du dimanche, on n'a jamais vu une action de ce genre se mener sans plans sociaux, quelles que soient les promesses enregistrées. Les exemples récents d'Alcatel-Lucent, Lafarge-Holcim ou encore GE-Alstom confirment, hélas, ce triste constat.

L'absence de stratégie industrielle, ensuite, traduit le véritable objectif de la manœuvre : celui d'une opération purement capitalistique, à l'issue de laquelle Bouygues, selon un vœu ancien, sortirait du capital d'Alstom, tandis que la Caisse des dépôts et placements du Québec (CDPQ), devenue actionnaire de référence d'Alstom, prendrait le contrôle à terme de la future entité. Pour le canadien Bombardier Transport, dont la situation financière, notamment en Allemagne et en Angleterre, est plus que préoccupante, l'intérêt est évident. Pour Alstom, en revanche, la perspective bien réelle d'une perte de pavillon français interpelle. Pourquoi accepter aujourd'hui ce que l'actuel PDG Henri Poupart-Lafarge balayait d'un revers de manche, voici deux ans lors d'une audition au Sénat, au nom précisément de « l'absence de projet industriel » dans une alliance avec Bombardier ? Difficile pour les salariés d'admettre un tel revirement, sans rien de neuf en terme de projet.

Mais à l'incompréhension s'ajoute aussi la colère des salariés que nous avons rencontrés quand la vente de l'usine Alstom de Reichshoffen est décidée, pour satisfaire aux règles européennes de la concurrence. Outre les interrogations sur le maintien des emplois, une éventuelle reprise par un opérateur étranger, CAF, Skoda ou même pourquoi pas un industriel non-européen, poserait une nouvelle fois la question de la perte de notre souveraineté et d'un savoir-faire extraordinaire. C'est en effet l'usine de Reichshoffen qui est appelée à produire le futur train à hydrogène, selon une technologie et des brevets appartenant à Alstom. Va-t-on une nouvelle fois prendre le risque de voir partir à l'étranger des atouts aussi précieux, comme ce fut le cas avec la cession de la branche énergie d'Alstom à l'américain General Electric ? Ce serait, à n'en pas douter, un nouveau renoncement inadmissible, pour ne pas dire un scandale d'Etat.

D'autres voies sont à explorer, en conformité avec nos ambitions au regard de la transition écologique. La France et l'Europe, qui représentent le premier marché ferroviaire mondial, vont en effet tirer la demande de construction de matériels et de signalisation dans les prochaines années. C'est l'occasion de bâtir un groupe européen, soutenu par les Etats, dont la vocation sera de relocaliser en France et en Europe ce qui est aujourd'hui fabriqué ou conçu à l'autre bout de la planète, au prix de bilans carbone désastreux : le câblage électrique en Afrique, une partie des moteurs en Chine, des faces de chaudron de trains de banlieue et de l'ingénierie en Inde...

.../...