



**COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA SITUATION DE
L'INDUSTRIE FERROVIAIRE FRANÇAISE**

CONTRIBUTION DE LA FÉDÉRATION FO DE LA MÉTALLURGIE REPRÉSENTÉE PAR :

ERIC KELLER - SECRÉTAIRE FÉDÉRAL

PHILIPPE PILLOT - DÉLÉGUÉ SYNDICAL CENTRAL FO ALSTOM TRANSPORT

SOUTIEN À L'INDUSTRIE ET DE SES EMPLOIS

En introduction, la Fédération FO de la Métallurgie souhaite rappeler son action et son soutien syndical en faveur de la défense de l'industrie Française. Être auditionné par cette commission d'enquête quelques jours après la semaine de l'industrie, initiée par le Président de la République, ne pouvait pas mieux tomber.

Dans le cadre de son combat pour la défense de l'industrie, la Fédération FO de la Métallurgie avait fait entendre sa voix à l'occasion de l'élection présidentielle de mai 2007 en publiant son livre blanc. Les objectifs de ce livre blanc étaient de sensibiliser les pouvoirs politiques sur le véritable danger de ne pas s'inquiéter de la perte d'emplois massifs dans l'industrie et d'industries dans notre pays, créateur de richesses et d'équilibres sociaux.

Ce livre blanc a donc été rédigé pour rappeler les revendications de notre Fédération, celles que nous défendons depuis toujours mais que nous devons crier haut et fort à ce moment précis, car l'élection présidentielle était l'occasion de se faire entendre.

Depuis la parution de notre livre blanc, certains nous disaient que nos revendications n'étaient pas crédibles, elles en ont pourtant inspiré beaucoup d'autres au regard de ce qui s'est passé par la suite, et c'est tant mieux. Que ce soit par la création en novembre 2008 du FSI (Fonds Stratégique d'Investissement) détenu à 51 % par la Caisse des Dépôts et à 49 % par l'Etat ou par la tenue des Etats Généraux de l'Industrie qui ont eu lieu de fin 2009 à début 2010.

Concernant ces Etats généraux de l'industrie, ce fut l'occasion de rappeler les positions de la Fédération FO de la Métallurgie sur son soutien à l'industrie et des emplois en France afin de lutter contre les délocalisations.

Suite au livre blanc, la Fédération a édité en janvier 2010, une publication sur « Le développement durable ne pourra pas se faire sans le soutien de l'industrie ». Une fois de plus, la Fédération FO de la Métallurgie a mis en avant les vraies problématiques, n'hésitant pas à bousculer les acteurs de la vie politique et économique en s'adressant à tous les salariés.

Cette publication met en avant nos propositions pour permettre à l'industrie de se développer en France afin de maintenir les emplois existants, à en créer de nouveaux tout en maintenant la compétitivité des entreprises, voire en leur offrant de nouvelles perspectives.

Face aux enjeux climatiques et à la nécessité de s'engager pour le développement durable, la Fédération FO de la Métallurgie entend bien faire entendre sa voix dans ce débat et apporter sa pierre à l'édifice.

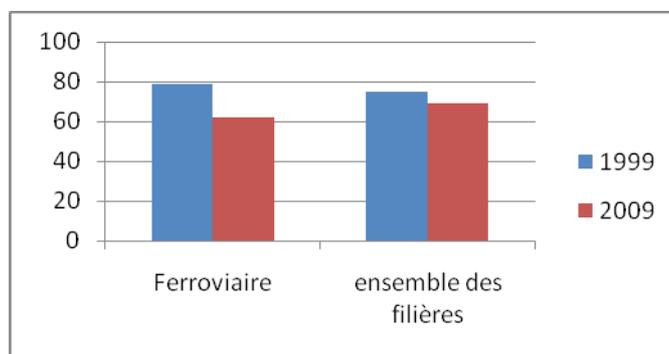
Au niveau des pertes d'emplois, les chiffres montrent combien l'industrie est en danger. Dans les secteurs couverts par la Fédération FO de la Métallurgie, c'est 10 % du volume de ses emplois entre le premier trimestre 2008 et le premier trimestre 2010 qui ont été perdus. Cela représente une perte d'environ 140 000 emplois, faisant passer la Métallurgie, premier secteur industriel français, sous la barre des 1,5 million de salariés (1 455 164 salariés). Cette situation est inquiétante et il n'y a qu'une véritable politique industrielle pour notre industrie nationale qui pourrait enrayer cette situation et redresser la barre dans le contexte international actuel. Pour la Fédération FO de la Métallurgie, aucun secteur d'activité ne doit être laissé de côté.

LES POSITIONS DE LA FÉDÉRATION FO METAUX

La Fédération FO de la Métallurgie a été active dans les travaux des Etats généraux de l'industrie et poursuivra son action dans les comités de filières lancés par la Conférence Nationale de l'Industrie et entend bien défendre ses positions, notamment dans le comité de filière stratégique de la filière ferroviaire.

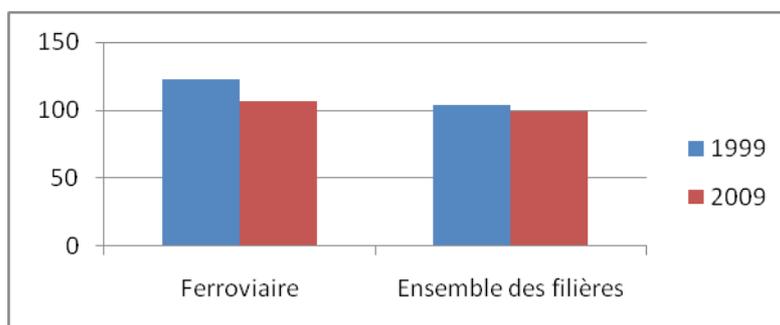
A ce titre, la Fédération FO de la Métallurgie a toujours considéré que les différents acteurs, donneurs d'ordres, sous traitants de plusieurs niveaux et les fournisseurs devaient travailler en filière et se coordonner dans l'intérêt de l'emploi et notamment pour le maintien des compétences dans la filière.

Dans un rapport sur l'observatoire du fabriqué en France, inauguré lors des Etats généraux de l'industrie, on a constaté que de 1999 à 2009, la filière ferroviaire avait perdu 17 % de sa valeur de production en faveur des produits et services français. Pour un produit final valant 100 euros (en moyenne sur la filière) et fabriqué en France, cet indicateur mesure la part en euros, revenant à des produits et services français.



Globalement, les produits fabriqués dans la filière ferroviaire contiennent plus de pièces de fabrication étrangère qu'auparavant. Le fait de travailler avec des fournisseurs français ne suffit pas aujourd'hui pour s'assurer d'intégrer des composants fabriqués sur le territoire.

Positionnement de la filière ferroviaire dans les échanges mondiaux



La filière ferroviaire reste exportatrice, mais a perdu plus de 16 points sur les 10 dernières années.

Pour la Fédération FO de la Métallurgie, des décisions internationales doivent régler les marchés pour combattre une concurrence déloyale, et la filière ferroviaire est concernée par ce manque de règles internationales.

Dans certains pays comme la Chine, il est pratiquement impossible d'exporter. De plus, les opérateurs chinois ont un avantage compétitif énorme, car ils sont en mesure d'offrir des conditions de financement de 100 %. Il s'agit là d'un problème majeur pour l'industrie européenne des chemins de fer.

D'autres Etats, comme les Etats-Unis, imposent un minimum pouvant aller jusqu'à 100 % de fabrication locale suivant la source de financement. Les Etats-Unis sont passés de la politique « acheter américain » à « acheter aux Etats-Unis » cela signifie que pour toute offre impliquant un financement public, la production doit être à 100 % locale.

D'autres comme l'Allemagne sont protectionnistes, et en termes de conditions commerciales, l'Allemagne à une politique de non-paiement d'avance, et aucun paiement n'est fait pendant les phases d'ingénierie et de fabrication.

En décembre 2006, la Fédération FO de la Métallurgie avait dénoncé ce manque de réciprocité avec le constructeur canadien Bombardier qui avait décroché l'attribution du marché public pour le réseau francilien de la SNCF. La Fédération FO de la Métallurgie avait immédiatement réagi en condamnant le manque de « patriotisme économique » de la société nationale.

Pour notre organisation, il n'était en aucun cas question de juger le fondement de cette décision, mais dans le cadre du soutien à l'industrie, de s'interroger sur l'attribution des marchés publics français à des groupes étrangers alors que des entreprises nationales postulent également. Il ne s'agit pas non plus de remettre en cause la mise en concurrence de différentes sociétés de transport pour les appels d'offres, mais de s'inquiéter que cette logique ne soit pas mise en œuvre dans les mêmes conditions au Canada comme dans de nombreuses contrées.

En effet, à l'époque, le constructeur Bombardier avait été retenu pour un contrat de 710 millions de dollars sans appel d'offre.

Autre cas similaire sur lequel la Fédération FO de la Métallurgie souhaite réagir et qui concerne le tramway de Besançon. Comment une communauté d'agglomération peut-elle écarter un constructeur comme Alstom ? Au profit d'un constructeur Espagnol, en évoquant le coût du projet et en prétextant que « les collectivités locales n'ont plus les moyens de se payer des tramways trop chers ».

De plus, ce projet a été financé à hauteur de 30 millions d'euros par des fonds publics en faveur de la communauté d'agglomération du Grand Besançon, alors qu'une très grande partie de sa réalisation globale sera effectuée hors du site France.

Le coût de la production industrielle dans notre pays n'est ni étonnant ni scandaleux : il est la répercussion de notre protection sociale. En effet, les charges sociales qui soi-disant pèsent sur la production des sites français servent à financer les garanties collectives des citoyens. Par conséquent, environ 50 % du PIB est mutualisé. Le « surcoût » dont peuvent se plaindre certains dirigeants d'entreprises ne représentent donc pas « une véritable perte d'argent » mais une participation à la bonne marche de la vie en collectivité. Dans cette optique, n'oublions pas que tout produit fabriqué sur le « site France », même si le coût peut paraître plus cher qu'ailleurs, il se révèle encore rentable si l'on prend en compte le financement de la protection sociale que sa production induit. Ce n'est aucunement le cas avec les produits importés et vendus sur le marché français.

LE POLE DE COMPETIVITE i-Trans

Ancré dans les régions Nord Pas-de-Calais et Picardie, le pôle de compétitivité i-Trans, porté par l'association Transports terrestres Promotion Northern France, est spécialisé dans les domaines des transports terrestres durables et de la logistique. Reconnu pour ses compétences industrielles et scientifiques en matière de transport ferroviaire, automobile, systèmes et services de transport intelligents et logistique, le pôle fédère depuis 2005 les principaux acteurs de l'industrie, de la recherche et de la formation dans ces domaines.

i-Trans – Créateur de dynamiques de projets

A ce jour, 101 projets labellisés, 67 projets d'innovation et 28 projets de recherche pour un montant d'environ 228 M€, 5 projets structurants et un projet global de formations.

Une ambition :

Ambitionnant de devenir le pôle référent pour la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance des systèmes de transports durables, i-Trans inscrit ses activités et services dans des objectifs environnementaux précisés dans les conclusions du Grenelle de l'environnement. Le pôle a également la volonté de répondre aux besoins croissants de transport de fret et de voyageurs par le développement des solutions co-modales.

Développer des marchés cibles :

Les véhicules ferroviaires et guidés (Tramways, Métros, Intercités, RER, TER, Wagons de fret) l'automobile, l'infrastructure ferroviaire, la maintenance prédictive, la déconstruction du matériel roulant ferroviaire, la co-modalité fret et voyageurs.

Plusieurs filières industrielles sont concernées :

Ferroviaire, Automobile, Logistique, Systèmes de Transports Intelligents (STI).

3 axes d'innovation dans lesquels s'inscrivent les projets :

Intégration Environnementale : optimisation de la gestion de l'énergie ; diminution des bruits et vibrations ; réduction de l'empreinte carbone.

Fiabilité et Sécurité de l'exploitation : sécurité, fiabilité et sûreté des modes de transport ; développement des capacités du système ferroviaire ; extension de la co-modalité pour une attractivité et une accessibilité de l'efficacité et de la flexibilité industrielles ; développement de nouveaux modèles socio-économiques de l'innovation.

FO Métaux soutient les pôles de compétitivité, elle s'interroge cependant sur la valeur ajoutée du pôle i-Trans pour l'industrie ferroviaire et ses emplois en France au regard de la situation de ce secteur et considère que les impacts doivent également être mesurés en termes d'emplois et d'apport de production sur le ferroviaire France.

LA SITUATION DU SECTEUR FERROVIAIRE EUROPÉEN

En Europe, le secteur ferroviaire est confronté à d'énormes changements en matière de production et de concurrence. Ce secteur est durement frappé par la crise financière et économique actuelle en termes de production et d'emplois.

Le secteur ferroviaire européen représente une quote-part considérable en termes d'emplois. Rien qu'en 2006, près de 12.5 milliards d'euros ont été investis en infrastructures ferroviaires à grande vitesse. Près de 113 000 personnes sont directement employées dans la production

d'infrastructures, de matériel roulant et d'équipements. L'emploi total estimé en Europe est de 300 000 personnes.

Cependant, le transport ferroviaire en Europe a connu un déclin sur les 30 dernières années, notamment dans le domaine du transport de Fret. La part du transport de Fret ferroviaire dans l'éventail des transports terrestres a baissé de 16,8 % entre 1970 et 2004. Au cours de la même période, le transport ferroviaire de passagers est tombé de 10,2 % à 6,3 %.

Autres constats, de nombreux opérateurs ont fait le choix de remettre en état leur ancienne flotte, plutôt que de renouveler et d'investir dans de nouvelles technologies et de nouveaux trains.

Le secteur ferroviaire européen est aussi confronté à des défis considérables en termes de compétitivité internationale : le marché européen de la production ferroviaire est dominé par ABB, Alstom, Siemens, General Electric et Bombardier.

La question essentielle est de savoir si les institutions européennes et les Etats membres, ainsi que les entreprises, travailleront et investiront d'avantage pour sauver et créer de l'emploi dans l'infrastructure des transports verts.

Pour la Fédération FO de la Métallurgie, contrairement à d'autres Etats qui protègent leurs industries, la France et l'Europe semblent bien frileuses sur ce sujet.

PANORAMA DU SECTEUR FERROVIAIRE

D'après la FIF (Fédération des Industries Ferroviaires) qui rassemble une cinquantaine d'entreprises : en 2009, l'industrie ferroviaire française a enregistré un chiffre d'affaires de 4,1 Md€ courants (3,027 Md€ courants sur le marché intérieur et 1,00 Md€ courants à l'export). Ses effectifs s'élevaient à environ 17 000 personnes.

A cela, il conviendrait d'ajouter les nombreuses entreprises sous-traitantes et les salariés intérimaires, dont il est difficile de faire un état des lieux exhaustif.

Pour comprendre ce qui s'est passé, ce qui se passe ou ce qui peut se passer au sein de l'industrie ferroviaire en France, il est nécessaire de regarder les évolutions et les stratégies que les entreprises ont essayé de mettre en place pour préparer l'avenir face à un secteur qui évoluait rapidement mais aussi de manière disparate selon les pays ou les clients de plus en plus nombreux.

Les entreprises

La situation actuelle de l'industrie ferroviaire est issue d'un long processus de fusions/absorptions au sein de l'industrie française puis européenne voire mondiale. Ce processus n'est sans doute pas terminé.

Aujourd'hui, l'industrie ferroviaire française est implantée sur l'ensemble du territoire français. Alstom possède ainsi 11 établissements en France (Belfort, La Rochelle, Le Creusot, Ornans, Reichshoffen, 3 à Saint-Ouen, Tarbes, Valenciennes, Villeurbanne), Faiveley, Bombardier 1 à Crespin, Siemens 1 à Châtillon, Valdunes 2 à Valenciennes et Dunes, CFD 1 à Bagnères-de-Bigorre, Matisa 1 à Sens, ACC 1 à Clermont-Ferrand, Lohr Industrie 1 à Duppigheim, Colas rail, Socofer 2 à Tours et à Joué-lès-Tours, Delachaux 3 à Gennevilliers, Douai, Raismes...

Le paysage est composé de :

- Regroupements d'établissements ou fournisseurs sous la bannière de grandes entreprises qui ont ensuite effectué une rationalisation en supprimant les doublons, en concentrant les activités par site et en créant des centres d'excellence où se concentrent la conception.
- Maintien de l'autre de petites entités spécialisées sur certains produits ou fonctions (ensemblier ou équipementier) parfois autonomes ou sous-traitantes de plusieurs entreprises.

Les Clients nationaux

Evolution des Clients nationaux : de quelques spécialistes qui concevaient avec les entreprises de production des produits collant à leurs besoins, on est passé à une multitude de Clients dont le métier s'est focalisé sur la gestion et le service apporté à leur propre Clientèle.

Ils deviennent consommateurs, définissent un besoin auquel les fournisseurs tentent de répondre soit avec des produits spécifiques soit par des produits standards. Ils demeurent très exigeants en matière de sécurité, fiabilité, maintenabilité...

La SNCF et la RATP ont également des concurrents, le marché s'ouvrant à de nouvelles sociétés publiques ou privées y compris étrangères. La compétitivité devient une de leur première préoccupation.

A noter que pour le fret, la SNCF est son propre concurrent avec Géodis (transport routier). Le transfert des compétences de l'Etat, notamment vers les régions, a généré une nouvelle donne. Les acteurs régionaux définissent leur politique de transport, se fédèrent autour de projets communs. Ils confient ensuite, par exemple à la SNCF ou la RATP, la gestion du cahier des charges pour les commandes du matériel, le dépouillement des offres ... jusqu'à l'exploitation du matériel et son entretien.

Les villes, communautés de communes deviennent également de nouveaux Clients qui génèrent également des besoins importants en matière de services.

Les Clients internationaux

Le marché national ne suffisait plus pour assurer une activité suffisante et régulière, les entreprises se sont tournées vers l'export en proposant des produits éprouvés et développés pour le marché local ; Les frais de recherche, de développement, de conception étant amortis, la compétitivité était bonne d'autant que les Etats proposaient encore à l'époque des échanges commerciaux en achetant par exemple du pétrole d'un côté contre des produits fabriqués en France de l'autre. Le marché national servait de vitrine.

Plusieurs Etats étaient complètement fermés à l'importation. Certains s'ouvrent petit à petit. D'autres, bien que théoriquement complètement ouverts à la concurrence, continuent à privilégier la préférence nationale, y compris de manière détournée.

Les Clients de certains pays demandent aujourd'hui une part locale de plus en plus importante de fabrication ou/et des transferts de technologie (exemple : Chine 80% de part locale). Une nouvelle étape semble sur le point d'être franchie en demandant également une part de la conception (voir la totalité aux USA quand il y a un financement fédéral).

Cette situation a de lourdes conséquences : La plus grosse part des investissements est réalisée à l'étranger afin de réaliser les fabrications localement (Chine, Russie, Inde, Afrique du Nord, Amérique du Sud...).

Ces investissements se font de deux façons :

- Prise de parts dans des groupes étrangers (Exemple ALSTOM avec le Russe TMH).
- Achat total ou partiel d'usines à l'étranger (Exemple, Bombardier Transport exploite actuellement trois coentreprises et six entreprises entièrement sous contrôle étranger en Chine). Signatures de partenariats divers et variés.

Ces investissements se font au détriment de ceux réalisés en France et donc à terme de l'emploi.

Les produits

On note 4 grands secteurs d'activités ferroviaires :

- Le matériel roulant : le niveau d'activité reste globalement stable, mais le marché se déplace vers de nouveaux pays et cela engendre un déplacement de la fabrication vers ceux-ci. Ce dernier point devient un critère important de sélection.
- La signalisation : la multiplication des réseaux au sein des villes, des régions, des Etats mais aussi le développement du trafic sur certains d'entre eux engendrent une activité importante.
- Les infrastructures parmi lesquelles les voies. Tant que les communes déploieront de nouveaux réseaux ou que l'Etat favorisera l'extension des lignes grandes vitesses, l'activité de ce secteur restera soutenue. Pour l'export, l'activité sera forcément locale, la mobilité internationale des salariés devient aussi importante et cela génère de nouveaux types de problèmes que le législateur n'a pas forcément anticipés.
- Les services, parmi lesquels la maintenance, les pièces détachées, la rénovation ... Ce secteur semble prometteur et rentable, le nombre de Clients et le parc installé augmentant, les besoins croissent rapidement.

Par ailleurs, les parcs SNCF et RATP vieillissant, la rénovation est parfois retenue plutôt que l'achat de matériel neuf. Cela génère des besoins de pièces détachées favorables aux entreprises et à leurs fournisseurs. Cela favorise le maintien d'une activité de quelques entreprises privées telles que ACC à Clermont-Ferrand ou d'ateliers tels que ceux de la SNCF qui emploient de nombreux salariés.

LE MATÉRIEL ROULANT

▪ **Le transport des marchandises ou le fret**

Il convient de reconnaître que concernant le fret, nous rencontrons un échec retentissant. Il s'agit avant tout d'un choix politique, lié à d'autres choix économiques ou écologiques. Des bonnes intentions maintes fois répétées mais dont le fret n'a jamais su en tirer parti.

La suppression des voies, « non rentables » dans nos régions, ne favorise pas le déploiement du fret et prive les territoires d'un service fret mais aussi d'un service passagers permettant l'interconnexion entre eux. Il suffit de regarder une carte du réseau pour comprendre que tout converge vers la capitale.

Ce constat était le même pour le transport routier. On favorisait la convergence des camions mais aussi des automobiles vers la capitale. La différence est que le maillage s'est poursuivi et que les autoroutes sont désormais également interrégionales favorisant dès lors le transport routier au détriment du transport ferroviaire et du service public qui maintenait tant bien que mal les liaisons transverses. Le fret ne semble pouvoir répondre qu'à des besoins sur de longues distances.

▪ **Les tramways**

Après avoir disparu de nos villes, ce mode de transport est redevenu à la mode. La stratégie des grandes villes visant à exclure les automobiles de leur centre ville semble porter ces fruits, et le relais tramway, apporte une solution appréciée des usagers. Les agglomérations de moindre importance semblent vouloir emboîter le pas à leurs grandes sœurs. Les produits sont multiples sur le marché et la concurrence farouche. Si Alstom et son Citadis paraît avoir gagné dans les grandes agglomérations, la situation est moins favorable aux producteurs français pour les plus petites. Bien qu'ils tentent de revenir dans la course.

▪ **Les métros**

Les grandes villes européennes en sont équipées. Le marché est porté par les pays émergents avec une population nombreuse et de grandes métropoles qu'il convient d'équiper. Il convient d'être là-bas pour être compétitif et du coup, la production se déplace entraînant dans son sillage, une partie de la production pour le marché local.

▪ **Les trains régionaux**

Le marché français est très actif. D'une production souvent partagée entre les principaux acteurs, on est passé à un individualisme et à une concurrence acharnée.

Les commandes successives de l'AGC, du NAT et du porteur hyperdense, remportées par Bombardier, celles du TER2N ou du porteur polyvalent remportées par Alstom, assurent une activité importante pour ces deux entreprises. L'anticipation de l'affaire MI 09 a apporté sa contribution lors du plan de relance.

Toutefois, si Alstom livre en faisant travailler ses établissements ensemble et équipementiers sur le territoire français, Bombardier n'assure quasiment que l'assemblage de ses rames sur son unique site de Crespin dans le Nord. Ses problèmes techniques et ses retards l'ont dernièrement entraîné à délocaliser une partie de son assemblage à Bruges. Qu'en sera-t-il du porteur hyperdense ?

▪ **Les TGV**

La situation a évolué. Le méga marché annoncé par la SNCF semble désormais abandonné. Cette dernière a également annoncé la réduction de sa commande de trois rames. Le remplacement des rames trentenaires semble également abandonné, la rénovation prend le dessus.

Par ailleurs, Siemens a gagné le marché Eurostar alors même que son produit ne répond pas, semble-t-il, au cahier des charges, notamment en matière de sécurité dans le tunnel. Les cahiers des charges doivent être clairs et les offres des fournisseurs doivent y répondre précisément.

Le marché

D'un marché national, évoluant de plus en plus vers un marché international, comme nous l'avons vu aux paragraphes 2 et 3, les entreprises doivent, si elles veulent garder leurs positions, évoluer et trouver des solutions répondant aux exigences des Clients.

La crise étant passée par là, il y a une évolution sur les types de matériels : Certains clients n'achetant plus le « *dernier cri de la technologie* » mais du matériel plus « *classique* » car moins coûteux ce qui favorise les entreprises des pays émergents.

Les commandes

Auparavant, les commandes représentaient de grands contrats s'étalant sur de nombreuses années. Après la conception, les essais et l'homologation qui duraient plus de deux ans, la production pouvait s'étendre sur des dizaines d'années (exemple le TGV). Ce type de commande avec un seul Client assurait un « fonds de roulement des activités » et une « visibilité à long terme » pour les entreprises.

Cela garantissait en partie la pérennité des sites et des emplois, maintenait un niveau de compétence et de savoir-faire important. L'activité autorisait des investissements pour améliorer la productivité, la sécurité... mais permettait aussi de dégager des profits au bénéfice, entre autres, de la Recherche et du Développement.

Aujourd'hui, les commandes sont souvent morcelées et les Clients multiples. Les fournisseurs sont en perpétuelle concurrence. Les délais sont souvent réduits et rythmés au gré des élections. Les quelques gros marchés qui persistent en France font l'objet de combats acharnés tant l'obtention de ces contrats devient critique pour eux.

Cependant, les règles d'attribution ne sont pas toujours très transparentes et les critères très simples à prendre en compte. Entre coûts (de fabrication, puis d'exploitation), délais, qualité, services rendus, innovations, sécurité, fiabilité..., les cahiers des charges deviennent complexes. Les choix des fournisseurs dans tous ces domaines relèvent ensuite de la voyance.

Enfin, le choix de fournisseurs ou sous-traitants basés en France ne garantit en rien l'emploi sur le territoire national. En effet, ceux-ci délocalisant aussi tout ou partie de leur production dans des pays low-cost.

La concurrence

Les trois grands acteurs que sont Alstom, Bombardier et Siemens se partageaient une bonne part du marché avec près de 50 %.

De nouveaux acteurs internationaux, qu'ils ont parfois générés eux-mêmes, voient le jour et viennent parfois les concurrencer avec les produits qu'ils leur ont eux-mêmes transférés. Si Alstom n'a, dans un premier temps, pas suivi ses concurrents, la multiplication des partenariats stratégiques de tous les acteurs dans tous les domaines du ferroviaire, notamment dans des pays comme la Chine laisse supposer que les transferts de technologies, de charges industrielles mais aussi de conception, vont se développer.

Si le marché qui se développe rapidement dans les pays émergents risque d'occuper pendant un certain temps les concurrents qui s'y développent en parallèle, il n'est pas exclu que rapidement ceux-ci viennent chercher des parts de marché sur les marchés traditionnels des trois entreprises leaders.

La présence de la Chine au récent Salon de Lille est symbolique. Les Clients nationaux n'excluent pas de les consulter. Il y a un risque de course à la baisse des coûts qui pourrait générer des choix réduisant potentiellement la sécurité

Les fournisseurs

Le modèle de l'automobile. L'industrie ferroviaire a souvent recruté dans l'industrie automobile et tenté d'appliquer ses recettes alors qu'elles ne sont pas du tout adaptées à la situation.

Les volumes ne sont tout d'abord pas les mêmes, les cadences de livraison n'ont rien de comparables. Les mêmes causes génèrent les mêmes effets mis à part que les sous-traitants ou fournisseurs ne sont pas toujours « *à la botte des entreprises* ». N'étant pas captifs, ils peuvent parfois dicter leurs exigences à leurs Clients.

Pour d'autres fournisseurs ou sous-traitants, c'est la situation inverse, ceux-ci sont complètement dépendant des donneurs d'ordres et subissent de plein fouet la pression sur les coûts et les évolutions de stratégie (exemple : fermeture de DELOS, difficultés de SOFANOR).

Les effets de la crise

Nous l'avons déjà évoqué, la crise a d'abord touché le fret puisque les volumes à transporter étaient moins importants. Les besoins moins importants des opérateurs les ont incités à réduire leurs commandes ou à étaler les livraisons. Exemple : la SNCF avec la réduction des commandes de locomotives de 500 à 200 unités, ou encore l'abandon de l'appel d'offre sur les TGV, ou encore l'annulation de 3 rames TGV.

Toutefois, cela n'a pas eu un effet immédiat sur la production des sites puisque ces annulations touchaient davantage la fin des séries que la production actuelle.

Ainsi, le plan de relance avec l'anticipation de la commande MI09 a eu un effet contre-productif en surchargeant une activité qui était déjà soutenue et en creusant un peu plus la sous-charge qui arrive maintenant en se cumulant avec les fins d'affaires.

L'emploi et la politique sociale

Le volume des salariés ouvriers ne cesse de baisser dans les grandes entreprises, celui des techniciens reste stable et celui des ingénieurs et cadres augmente.

Les métiers ont évolué avec de nouveaux secteurs comme : la qualité, les projets...

Les entreprises ont développé des systèmes d'adaptation en s'appuyant sur des accords. Ainsi, l'objectif premier « offensif » de la Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC) est souvent détourné et utilisé à des fins défensives.

Le plan annoncé par Alstom avec une réduction d'effectifs de 1300 salariés va toucher l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie. Il y aura des conséquences sur les fournisseurs internes et externes du groupe. Lesquelles ? Difficile à dire ...

EN CONCLUSION : LES CONSÉQUENCES

A) Le ralentissement des commandes en Europe et l'accélération de celles des pays émergents entraîne un glissement progressif des localisations de la production vers les pays consommateurs. La localisation de la conception pourrait suivre. L'Europe et la France ne veulent toujours pas défendre son industrie et ses emplois en imposant une part locale de fabrication.

B) Les commandes ont des volumes plus petits et les entreprises perdent en visibilité sur leurs charges. Elles embauchent moins et ont recourt à la sous-traitance ou à l'intérim.

C) Elles investissent moins en France et font le choix d'investir dans les pays émergents. Les investissements sont réalisés dans les pays Clients au détriment de ceux de leur base industrielle traditionnelle.

D) La pression sur les prix entraîne une pression sur les fournisseurs et les sous-traitants, accélère la délocalisation vers les pays à bas coûts (qui sont aussi Clients et demandent une part locale), y compris pour les sous-traitants avec une incitation claire de leurs donneurs d'ordres.

E) Les Clients tendent à privilégier le « moins-disant » plutôt que le « mieux-disant ». Ils reviennent à des produits éprouvés et bon marché sans nouvelle conception.

F) La standardisation freine l'innovation et limite les efforts de R&D.

G) Après une perte continue des emplois ouvriers, le développement des ingénieurs et cadres semble arriver à son pic et pourrait voir à son tour ses effectifs impactés. Les sites européens des donneurs d'ordres subissent des réductions d'effectifs, en France, ce sont les sous-traitants qui sont déjà touchés.