

Alstom doit-il prendre l'accent québécois ?*

Pierre Ivorra

* Chronique publiée dans *l'Humanité* du 26 février 2020.

La puissance et la technicité d'Alstom, le géant français du ferroviaire, est le fruit d'une histoire. C'est la puissance publique qui a financé les énormes investissements d'infrastructure ayant permis les développements du réseau au XIX^e siècle et qui l'a mis à la disposition de groupes financiers privés. Avant même la Seconde Guerre mondiale, la nationalisation des cinq compagnies privées du pays en faillite et la création de la SNCF ont permis d'effacer la dette accumulée par les actionnaires, d'engager un nouveau développement du rail. Évidemment, les entreprises de traction ont bénéficié d'une telle politique.

Aujourd'hui, avec l'ouverture du rail à la concurrence au niveau européen, une vaste offensive contre le système public est lancée. On a commencé par casser le statut des cheminots, on entend supprimer leur système de retraite, on a privatisé le fret ferroviaire qui ne s'en remet pas. On peut craindre que cela se passe aussi mal pour les réseaux ferroviaires régionaux. D'ores et déjà, des présidents de régions de droite annoncent qu'ils vont remplacer la SNCF par des compagnies privées. L'offensive ne s'en tient pas au seul réseau.

On peut craindre qu'elle ne prenne pour cible l'entreprise qui joue un rôle majeur dans la traction ferroviaire : Alstom. Le gouvernement a d'abord

tenté de céder l'entreprise à l'allemand Siemens. Les autorités européennes s'y sont opposées en invoquant le risque d'un quasi-monopole. On nous annonce maintenant qu'Alstom va racheter Bombardier. On pourrait croire que le groupe français va se renforcer, mais l'entreprise canadienne est en très mauvais état et, pour redresser le nouvel attelage, on peut craindre que les directions ne s'en prennent à l'emploi. Par ailleurs, au terme d'opérations complexes, le premier actionnaire de Bombardier, la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), deviendrait avec 18 % du capital le premier actionnaire d'Alstom, en lieu et place de Bouygues. On en vient à se demander si toute l'opération ne vise pas à permettre au géant du BTP et des télécoms de se désengager.

D'autres solutions sont pourtant envisageables à un coût social et financier bien moindre. Si une structure publique entre au capital d'Alstom, pourquoi ne serait-elle pas française plutôt que québécoise ? Notre Caisse des dépôts peut très bien jouer ce rôle. Plutôt que de s'engager dans une opération financière, pourquoi ne pas établir des relations de coopération entre les deux constructeurs et d'autres éventuellement, créer un GIE, un Airbus du ferroviaire, et définir une stratégie industrielle conquérante sur un marché en expansion ? ■■■

