

Alstom : Usines du futur, industrialisation, désindustrialisation, ...

A la une de la presse régionale et nationale, on parle bien sûr de la fermeture de l'usine Alstom de Belfort. La situation de cette entreprise nous oblige à réfléchir activement sur la fragilité du tissu industriel français. Alors que cette société fournit les entreprises du transport en France et à l'international, alors que sa part de marché ne progresse ni sur son marché domestique ni à l'exportation, le moindre trou d'air dans son carnet de commande déstabilise totalement sa production et le business model dont nos responsables politiques vantaient, hier encore, la pertinence au gré de chaque visite sur site. Rien n'y fait.

Stratégies industrielles internationales et locales



Car, en matière de gestion et de stratégie industrielle, quand un groupe n'adosse son activité que sur un seul secteur économique, qui plus est, lorsque ce secteur est en pleine mutation avec l'émergence d'anciens clients désormais

constructeurs tant sur leur marché domestique qu'à l'exportation, alors, aucune solution ne s'offre aux décideurs si ce n'est de rationaliser drastiquement les process de fabrication.

Dans cette situation, la marge de manoeuvre la plus grande vient de la réduction des coûts de fabrication, soit en sous-traitant au plus près de ses clients internationaux, soit en supprimant des sites de production sur son marché domestique. Nous en sommes là.

Rationaliser la production, réorganiser les sites ... et garder la confiance des investisseurs

Aucune gesticulation ne renversera la table et ce, pour deux raisons majeures.

La première raison réside dans les lacunes de l'organisation du groupe concerné. Alstom doit continuer d'effectuer un formidable travail de rationalisation de sa production, déjà commencé lors des différentes réorganisations de la période 2004-2015.

La deuxième raison majeure se mesure dans le faible niveau de confiance des marchés boursiers. Où sont les investisseurs qui mettront leur argent sur le titre Alstom dans les mois et les années à venir ? Quel nouvel actionnaire va vouloir injecter suffisamment d'argent pour pouvoir être à la manoeuvre dans l'organigramme de l'entreprise et mettre en oeuvre un plan d'action dont il en aurait écrit les grandes lignes ?

Ces deux raisons majeures concrétisent l'obstacle que doit franchir Alstom. C'est un obstacle qui s'évalue en milliards d'euros.



Séduire son marché national

Et bien évidemment, ce ne sont pas les commandes publiques privilégiées par l'Etat français et par ses obligés, qui permettront d'éviter ce besoin en capitaux.

Or dans le monde ferroviaire, on produit là où on consomme ... Et les « nouvelles » législations en matière de marchés publics obligent nos propres entreprises françaises à être compétitives aussi chez elles, pas seulement à l'étranger !

Le prix de la confiance

L'Etat se débat sur le dossier pour tenter d'adoucir l'impact social. Les actionnaires actuels ne se pressent pas pour recapitaliser le groupe. Les actionnaires potentiels ne se bousculent pas pour investir dans ce groupe. Réussira-t-on à écrire une nouvelle page de notre politique industrielle, en y instillant le pragmatisme et le bon sens qui semblent manquer à bon nombre de capitaines d'industrie et à beaucoup de politiques? Question ouverte qui appelle un immense regain d'attractivité de notre pays et qui se chiffre en dizaines de milliards d'euros émanant des marchés et d'investisseurs privés.

C'est le prix de la confiance que notre pays devra reconquérir face à lui-même et au reste du monde.

Serge Rulewski

Président de l'ARISAL