

Macron en naufrageur de l'industrie

PAR MARTINE ORANGE
ARTICLE PUBLIÉ LE MARDI 4 JUIN 2019



Alstom, Whirlpool, Ascovall... dans la foulée des élections européennes, le gouvernement se trouve confronté au bilan de la politique voulue par Emmanuel Macron : une destruction massive et organisée de l'industrie. Le pays court le risque d'être entraîné dans une régression sans fin et d'être coupé de son avenir.

Cela n'a pas traîné. Quarante-huit heures après les élections européennes, les plans de suppressions d'emploi sont tombés en avalanche. Ce n'est pas la première fois que des groupes industriels calculent leur plan de licenciement après des élections : le groupe PSA avait ainsi expressément prévu de fermer **l'usine Citroën d'Aulnay** après l'élection présidentielle de 2012. Mais jamais cela n'avait été si vite. Comme s'il y avait urgence à ne plus différer ce qui se préparait de longue date, mais avait été reporté afin de ne pas porter ombre au gouvernement. Comme si les élections une fois passées, ils n'étaient plus tenus à rien.



Emmanuel Macron dans une usine Alstom en 2016. © Reuters

Dès le 28 mai, l'américain GE, qui a repris Alstom en 2015, annonçait ainsi **la suppression de 1 044 emplois** en France ; un préambule, redoutent les syndicats, qui risque de conduire à la fermeture de Belfort. Le même jour, **le repreneur de Whirlpool à Amiens**, dossier emblématique suivi personnellement par Emmanuel Macron comme il l'affirmait en 2017, a placé l'usine en redressement judiciaire, faute d'activité suffisante. Dans l'indifférence générale, **les anciens salariés de la branche exploration-production gazière de GDF**,

reprise par une coquille Neptune Energy formée par les fonds d'investissement Carlyle et CVC, ont appris toujours le 28 mai l'agonie de leur travail en France. En deux ans, tout a été délocalisé à Londres et le licenciement des 113 salariés restants vient d'être annoncé.

Les salariés de **l'aciérie d'Ascovall à Saint-Saulve**, eux, se demandent ce qui les attend : le jour même où la reprise du site par British Steel, conçue avec le soutien des pouvoirs publics, devait être officialisée, le repreneur du sidérurgiste britannique, le fonds Greybull Capital, annonçait la mise en redressement judiciaire du groupe anglais. À cette énumération s'ajoutent la fermeture de **l'usine Ford de Bordeaux**, que les salariés contestent devant les tribunaux le 4 juin, celle du **papetier Arjowiggins** par son actionnaire Sequana faute d'être suffisamment rentable, les Fonderies du Poitou et cent autres encore, dont le drame ne parvient pas à briser le mur du silence.

Ainsi va l'industrie en France. Un champ de ruines, là où normalement il devrait y avoir création de richesses. La France, à l'exception du Luxembourg, de Chypre, de la Grèce et de Malte – on appréciera la comparaison –, est aujourd'hui le pays européen qui a le secteur industriel le plus atrophié de l'Union européenne. Il représente à peine 11 % de l'activité économique, contre 23 % en Allemagne et 15 % en Italie. « *La France a un outil productif sous-dimensionné par rapport à son économie* », insiste Louis Gallois, ancien président d'Airbus. Ce qui la condamne à un déficit permanent et à un appauvrissement, dans l'indifférence du gouvernement.

Car au lendemain des annonces de ces licenciements en rafale, le gouvernement n'a pas sonné l'alerte générale, ne s'est pas interrogé sur les moyens à mettre en œuvre pour inverser cette tendance. Sa politique de l'offre, fondée sur une réduction du coût du travail et de l'abaissement des droits sociaux, est censée répondre à tout : à la désindustrialisation, au déséquilibre interne créé par l'euro, au problème de montée en gamme de l'industrie française, à son

manque d'innovation et de créativité, à son absence de travail en commun, aux carences de certains dirigeants d'entreprise, à la financiarisation démesurée, etc.



© Reuters

La seule préoccupation du gouvernement, après ces annonces, a été de se dédouaner, se défendant notamment d'avoir été informé des projets du groupe américain. « *On n'était pas plus au courant que les personnes concernées* », a juré sur **France Info** la secrétaire d'État Agnès Pannier-Runacher. Une dénégation reprise par la porte-parole du gouvernement, Sibeth Ndiaye, qui évoque Belfort comme un dégât collatéral de la transition écologique (*voir les réponses des syndicats de Belfort*). Les productions de Belfort sont d'ailleurs si inintéressantes qu'elles sont rapatriées pour l'essentiel aux États-Unis. Un scénario que redoutaient les salariés et les experts dès l'annonce du rachat d'Alstom par GE.

Même si ce gouvernement a appris depuis longtemps à manier le mensonge comme élément de langage, cette défense démonétise un peu plus la parole publique, illustrant au passage la haute estime que le pouvoir porte à l'opinion publique : il ajoute au cynisme l'injure de nous prendre tous pour des imbéciles. « *J'espère que le président de la République et le gouvernement mettront la même énergie à créer de nouvelles activités à Belfort qu'ils en ont mis pour déplacer l'annonce du plan après les élections européennes* », a réagi le maire LR de Belfort, Damien Meslot.

Comment croire en effet que le gouvernement n'était au courant de rien ? Le dossier Alstom est **celui du président depuis l'automne 2012**, lorsqu'il était secrétaire général adjoint de l'Élysée. C'est lui qui a négocié dans le dos du gouvernement la reprise par GE, puis s'est évertué à mettre en pièces les

rares mesures de protection que voulait imposer Arnaud Montebourg, son prédécesseur au ministère de l'économie, pour protéger un peu les activités de la branche énergie d'Alstom dans le cadre de la reprise, pour justement éviter la disparition programmée de l'activité en France.

De plus, GE, de son côté, sait évoluer dans la haute fonction publique et les sphères du pouvoir afin de s'y faire entendre. Pour soutenir son dossier de reprise, le groupe américain a d'abord embauché Clara Gaynard, ancienne présidente de l'Agence française pour les investissements internationaux, le temps de négocier le rachat d'Alstom. Cette dernière a quitté le groupe juste après la conclusion de la vente.

Puis en avril, GE a nommé Hugh Bailey, ancien conseiller pour l'industrie d'Emmanuel Macron au ministère de l'économie – il est un de ceux qui ont négocié la reprise – comme directeur général de General Electric France. Cette nomination – impossible dans d'autres pays qui respectent un minimum de règles déontologiques – en dit long sur les intentions de GE en France : accéder au plus haut niveau du pouvoir pour pouvoir négocier et agir à sa guise.

Dès le départ de Jeff Immelt en 2017, ses successeurs à la présidence de GE, John Flannery puis Lawrence Culp, disaient tout le mal qu'ils pensaient de l'acquisition d'Alstom, « *surpayée* » selon eux. Cela a conduit le groupe à provisionner plus que ce qu'il avait pour reprendre la branche énergie du groupe français, **ce qui lui vaut aujourd'hui une enquête de la SEC, le gendarme boursier américain**. Même s'il n'avait pas eu de contacts directs avec GE, ces informations publiques auraient dû donner l'alarme au sein du gouvernement, l'inciter à lancer des pistes pour trouver des activités de substitution ou des compensations. Il n'en a rien fait.

La parole démonétisée des présidents

Pourtant, ce même gouvernement avait manifestement des informations directes de la part de GE. Le 22 mai, Bruno Le Maire va jusqu'à se faire le porte-parole de GE. Avant même l'annonce du plan de licenciement, il explique à l'Assemblée nationale, en réponse aux

syndicats de Belfort qui s'inquiètent du plan social en préparation, que le marché des turbines à gaz est mort, que des restructurations sont inévitables. Deux jours plus tard, des responsables politiques de Belfort sont reçus à l'Élysée pour parler de GE. À part cela, le gouvernement ne savait rien.

La même entourloupe a été utilisée pour l'ancienne usine de Whirlpool à Amiens. Là aussi, c'est un dossier emblématique de la présidence d'Emmanuel Macron. Après avoir visité l'usine entre les deux tours de l'élection présidentielle, il y retournait en octobre 2017, en promettant de mettre tout en œuvre pour faciliter sa reprise. Un repreneur local, Nicolas Decayeux, s'était présenté : les pouvoirs publics acceptaient de lui apporter 2,5 millions d'euros et Whirlpool 7,5 millions pour relancer la production du site. Des sommes tellement insuffisantes pour reprendre une activité industrielle qu'elles s'apparentent à la sous-traitance d'un plan de licenciement d'un grand groupe, pour l'étaler dans le temps et en limiter les coûts (*lire ici*).

Et c'est exactement ce qui s'est passé. Dès le début de l'année, les salariés de WN – le nouveau nom de l'usine de Whirlpool à Amiens – s'alarmaient de n'avoir presque aucune activité, comme Mediapart le racontait. Interrogé le 18 avril, le directeur de cabinet de la préfète de la Somme nous assurait que tout se déroulait comme prévu. Pourtant, dès le lendemain, une réunion d'urgence était convoquée au ministère de l'économie sur le sujet, aboutissant à un rapport qui établissait « *la nécessité d'une restructuration profonde de l'activité* » (*voir l'article de Dan Israël*). Un constat d'échec qui a été différé d'un mois et demi, le temps que les élections européennes se passent.

Le même jeu de bonneteau a été pratiqué avec Ascoval. De nombreuses enquêtes ont mis en lumière la duplicité des services de l'État pour empêcher la reprise de l'aciérie, plongée dans les difficultés par la déconfiture de sa maison mère Vallourec. La BPI, bras financier de l'État, a accepté de se porter au secours de Vallourec, mais pas d'Ascoval. Sous la pression, le gouvernement a bien été obligé de rouvrir le dossier. Le 2 mai, le tribunal de Strasbourg validait le plan de

reprise de l'aciérie de Saint-Saulve par British Steel. Le 21 mai, le groupe sidérurgique britannique était placé en redressement judiciaire.

Aujourd'hui, le gouvernement feint de découvrir les problèmes de British Steel et la réputation sulfureuse de son actionnaire, le fonds Greybull Capital. Les articles n'ont pourtant pas manqué dans la presse britannique se faisant l'écho des problèmes du groupe sidérurgique depuis la vente par l'indien Tata et des pratiques de son actionnaire, qui se comporte plus en dépeceur qu'en investisseur (*lire ici, ici ou là*).

Pour l'usine Ford de Bordeaux, le gouvernement n'a même pas cherché à peser sur le dossier. Le constructeur automobile était opposé à toute solution de reprise : il n'y avait donc qu'à s'incliner. Sans appui, le repreneur potentiel belge, l'entreprise Punch, a jeté l'éponge le 29 mai.

Comme la loi sur les plans sociaux a été modifiée par ce gouvernement – seule l'activité en France, et non plus mondiale, d'un groupe est prise en compte pour l'évaluation d'un plan de licenciement –, les entreprises multinationales ont désormais l'assurance de pouvoir licencier et fermer à moindre coût. D'autant que les possibilités de contestation des salariés aux prud'hommes ont été sérieusement encadrées, et les dédommagements plafonnés.

Il y a quelque temps encore, les salariés d'une usine en difficulté gardaient quelque espoir lorsqu'un président ou les pouvoirs publics s'emparaient d'un dossier industriel ; aujourd'hui, ils n'attendent plus rien. Gandrange, Florange, Alstom, et maintenant Whirlpool sont passés par là. Les engagements politiques sont vus pour ce qu'ils sont : de la simple gesticulation pour donner le change. Le déplacement de Bruno Le Maire, prévu la semaine prochaine à Belfort, risque de ne pas modifier leur analyse.

« *Tout le monde y a cru, a voulu y croire. Le président vient juste après son élection, on se dit "ça va marcher". Mais Macron le grand entrepreneur, qui nous vend un projet, on voit comment ça finit. [...]* Ça fait donc le troisième président qui vient sur un site industriel pour dire qu'il sera sauvé, sans que ça

marche. En fin de compte, ces présidents, c'est pas une bonne pub... », constate l'ancien délégué CFDT de Whirlpool, Frédéric Chantrelle.

Ce qui n'empêche pas le ministre des finances de continuer à fanfaronner. « Depuis deux ans, sur quatre emplois menacés dans l'industrie dans des dossiers traités par le ministère de l'économie et des finances, trois ont été sauvés », assurait-il en février **dans un entretien aux Échos**, avant de soutenir que grâce à la politique suivie, le gouvernement avait réussi « à stabiliser l'emploi industriel ». Comme on peut le constater aujourd'hui.

Il y a des années que l'État a théorisé et organisé son impuissance (*lire ici*). Bien sûr, il a renoncé à toute politique industrielle – il en a même supprimé le ministère –, mais il a aussi supprimé tous les soutiens directs et indirects à l'industrie. Moyens de financement, commandes publiques, politique de recherche, surveillance et contrôle des positions dominantes... tous les leviers qui auraient pu avoir un résultat bénéfique, exercer un effet d'entraînement, créer des écosystèmes ont été supprimés. Rien n'a été fait pour inciter les industries à collaborer, à monter en gamme.

Destructions volontaires

Mais avec Emmanuel Macron, le cours des choses s'aggrave. Il ne s'agit plus seulement d'impuissance volontaire, pour laisser cours à la concurrence libre et non faussée ou aux lois du marché. Il s'agit de destruction volontaire, organisée, livrant des pans entiers à la rapacité et la prédation de la finance.

Car en la matière, Emmanuel Macron a un bilan. Et il est lourd. Depuis 2012, dans toutes les fonctions qu'il a exercées, il s'est employé à réduire tous les relais de l'industrie en France, à supprimer tout ce qui pouvait constituer une force, à jouer à un Monopoly industriel ravageur, en s'instituant banquier d'affaires en chef de l'État. Pour lui, l'entreprise n'est qu'un objet à monétiser, une structure dont il faut extraire la valeur au plus vite.

Au-delà du cas d'Alstom, qui risque de revenir hanter la présidence pendant longtemps, les exemples abondent de ces opérations voulues par Emmanuel Macron, qui – hasard – ont été faites au détriment des intérêts français, même quand les positions françaises étaient les plus fortes. Il ne s'agit pas d'affirmer un nationalisme franchouillard. Mais quand toutes les grandes manœuvres aboutissent systématiquement à dépouiller les activités en France, il y a quelque raison de s'étonner.

Car la règle capitaliste est simple et tous jouent la même, même si le gouvernement s'évertue à le nier derrière les grands mots de champions mondiaux, européens ou intergalactiques : le vainqueur, le plus fort emporte tout, le siège, les activités, la R&D, les emplois, ne laissant que des lambeaux.



Emmanuel Macron dans un cockpit d'A350 en 2015. © Dr

C'est ainsi qu'Emmanuel Macron, alors secrétaire général adjoint de l'Élysée, a organisé la perte de contrôle de l'État sur Airbus. Au nom du couple franco-allemand, la France qui avait 30 % du capital du groupe aéronautique **a accepté de réduire sa participation à 15 %**, à égalité avec l'Allemagne. Puisque les règles étaient changées, qu'Airbus rentrait dans le monde normal, le gouvernement français aurait pu exiger en compensation une révision des accords de production nationale, établis au temps du GIE Airbus. Eh bien non ! L'Allemagne continue de bénéficier de ces accords qui lui permettent de produire l'essentiel des A320, l'avion qui a le plus de succès dans le groupe.

Résultat : l'usine de Hambourg est aujourd'hui en train d'embaucher à tour de bras pour faire face au surplus de commandes, tandis qu'à Toulouse les chaînes de l'A380 sont en train de fermer. Derrière, ce sont des milliers d'emplois directs et indirects qui sont

menacés, des sous-traitants qui se retrouvent exclus, des capacités de recherche et d'innovation qui sont supprimées.

Le cas de Technip est encore plus spectaculaire. Numéro un mondial dans le parapétrolier, le groupe français a été absorbé par une entreprise américaine quatre fois plus petite, dans le cadre d'un mariage entre égaux calculé sur des cours boursiers manipulés. L'État n'y a rien trouvé à redire (*relire les réactions de la BPI au moment de cette fusion*). Deux ans après, les principales activités – 80 % du chiffre d'affaires sont liés aux anciennes activités de Technip – ont déménagé entre Londres et Houston.

Toutes les fameuses règles de gouvernance, censées préserver l'équilibre entre la France et les États-Unis, ont volé en éclats à la faveur du départ – avec un gros chèque – de l'ex-PDG de Technip Thierry Pilenko. Tout est passé sous contrôle américain. Vallourec et Ascoval figuraient parmi les grands fournisseurs de Technip.

Les chantiers navals de Saint-Nazaire, nationalisés dans la précipitation en juillet 2017, n'échappent pas à la règle. Tout en gardant un actionnariat français à 50 %, le gouvernement prévoit de donner toutes les clés opérationnelles à l'italien Fincantieri. La suite est assez prévisible : à la première difficulté, l'activité sera rapatriée dans les chantiers navals italiens, l'État français lui se contentera de payer les crédits exports indispensables à certains clients, à commencer par **MSC, si cher à l'Élysée**.

Il en serait allé de même pour l'activité ferroviaire d'Alstom, **si la Commission européenne n'avait pas mis son veto** à la fusion avec Siemens : tout serait passé sous contrôle allemand. La liste est loin d'être achevée : il y a le projet de fusion entre Naval Group et le même Fincantieri, là aussi au profit programmé de ce dernier.

Et maintenant la fusion annoncée, à la veille des élections, entre Fiat et Renault, au bénéfice de la famille Agnelli, promise à devenir le premier actionnaire du groupe avec 15 %, l'État se laissant diluer de moitié, sans aucune compensation financière ni de pouvoir. De plus en plus de voix s'étonnent de

ce mariage si défavorable à Renault. Pour s'en tenir aux seules règles boursières, le projet est bâti sur une valorisation boursière de Renault, qui s'est effondré de moitié depuis l'arrestation de Carlos Ghosn. Les 19 milliards de capitalisation du groupe correspondent à la valeur de la participation de 43 % de Nissan détenue par Renault et la trésorerie du groupe.

En d'autres termes, Renault ne vaut rien. Ses usines, ses parts de marché, ses avancées considérables dans le moteur électrique face à un Fiat qui n'a rien entrepris dans ce domaine, sa recherche valent zéro. « *Comment le management de Renault peut-il soutenir ce projet à un tel prix ?* », se demande **l'agence Bloomberg, peu suspecte de goûter le capitalisme d'État**.

Et c'est bien l'impression qui se dégage de la politique actuelle du gouvernement : pour lui, toute l'industrie française vaut zéro. Elle peut être bradée, dilapidée, livrée à des Rapetou de la finance, sans que cela ne pose problème. Il faut laisser faire « la destruction créatrice », selon l'adage schumpétérien prôné par le gouvernement, adepte d'un pseudo-darwinisme économique.

L'ennui est que si nous assistons tous à la destruction, nous constatons peu la création. Pour une raison simple : on ne construit pas dans le désert (*voir notre carte sur le désastre autour de la ville d'Amiens*). Le capitalisme ne s'appuie pas seulement sur l'accumulation des capitaux, mais aussi sur une accumulation de moyens, de compétences, de savoir-faire. L'innovation, le futur naissent de ce terreau. Cette tendance ne fait que s'exacerber dans la période récente, aussi bien dans la zone euro que sur le territoire : les pays ou les villes les plus dynamiques, qui concentrent déjà l'essentiel des activités, sont celles qui aimantent les services à haute valeur ajoutée, les activités nouvelles ou les développements futurs.

Le gouvernement peut parler de la transition écologique, du numérique ou de l'intelligence artificielle, s'il laisse détruire ou participe même à détruire tous les moyens, les compétences acquises, tout sera réalisé ailleurs. Et ce ne sont pas quelques grands dîners à Versailles avec les milliardaires de la Silicon Valley qui inverseront cette tendance.

Emmanuel Macron n'ignore pas ces réalités. Pourquoi alors poursuit-il cette politique ? À qui cela profite-t-il ? La désindustrialisation en France est arrivée

à un point si critique que le pays court le risque d'être entraîné dans une régression et une austérité sans fin, d'être coupé de son avenir. Est-ce cela, son programme ?

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.