



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

GEC Alsthom

Question écrite n° 9307

Texte de la question

M. Marc Fraysse rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme que, face aux réductions massives d'emplois, il avait appelé les entreprises publiques du secteur concurrentiel, comme les entreprises privées, à un « sens plus grand de leurs responsabilités ». Le président du CNPF s'en est fait l'écho en affirmant : « Les licenciements ne doivent pas être la solution de facilité : il ne faut licencier qu'en dernier recours. » Or, le plan social de GEC-Alsthom, qui devrait aboutir le 20 décembre, prévoit la suppression de 130 postes qualifiés (dont 85 licenciements économiques) dans son unité de Villeurbanne, unité qui emploie actuellement 654 personnes et dans laquelle est conçue et fabriquée l'électronique des TGV, locomotives et autre matériel ferroviaire de haute technologie. La délocalisation partielle de ces activités et plus précisément des études, outre une perte de synergie entre les différents services, serait un nouveau coup dur pour Villeurbanne, où le taux de chômage est déjà supérieur à la moyenne nationale. Le président-directeur général de GEC-Alsthom a indiqué que le groupe était aujourd'hui confronté à un cumul d'événements défavorables justifiant cette restructuration, à savoir : la crise économique mondiale, une concurrence accrue, des retards dans les projets d'équipements lourds de TGV en Corée et à Taiwan, l'ouverture internationale des marchés européens d'infrastructures, ou encore la sous-évaluation du dollar qui favorise les exportateurs américains, et notamment General Electric, principal concurrent de GEC-Alsthom. Il n'en reste pas moins vrai que les résultats financiers de GEC-Alsthom sont très satisfaisants (4 p. 100 du chiffre d'affaires après impôts) et contribuent à l'excédent du commerce extérieur de notre pays. Or, ainsi qu'il l'a affirmé à plusieurs reprises, une économie moderne et humaine ne peut se fixer comme seul objectif la recherche obstinée de la productivité financière mais doit également intégrer la dimension sociale. C'est pourquoi il lui demande quelles dispositions concrètes il compte prendre pour défendre l'emploi et le maintien des activités grandes lignes à Villeurbanne, et plus largement pour que les multiples plans sociaux soient transformés en véritables plans industriels anticipant la reprise économique.

Texte de la réponse

Depuis le début des années 1990, la SNCF et la RATP ont confié à l'industrie ferroviaire française d'importantes commandes fermes qui se chiffrent à plusieurs dizaines de milliards de francs. Ces commandes qui concernent principalement GEC Alsthom entraînent une activité importante sur la plupart des sites industriels et ceci jusqu'à la fin de la présente décennie. Malgré la conjoncture, il est important de souligner qu'aucune des commandes fermes qui avaient été passées n'a été annulée. En outre, le Gouvernement a pris récemment deux décisions très favorables à l'industrie ferroviaire qui concourent au soutien de l'emploi dans ce secteur d'activité. La première est la décision de réalisation du TGV Est et du TGV Méditerranée qui va conduire nécessairement à de nouvelles commandes de matériel TGV. La deuxième est l'annonce d'une aide exceptionnelle de l'État pour l'acquisition par les régions du nouvel automate TER. Celle-ci devrait permettre, sous réserve d'une commande minimale de 50 éléments par les régions, le lancement dans les meilleurs délais d'un programme de fabrication correspondant à une charge de travail importante pour GEC Alsthom.

Données clés

Auteur : [M. Fraysse Marc](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9307

Rubrique : Matériels ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 décembre 1993, page 4562

Réponse publiée le : 14 mars 1994, page 1289