

# Compte rendu

## Commission des affaires économiques

– Table ronde réunissant des représentants des syndicats d’Alstom, avec la participation de :

- M. Laurent Desgeorge (coordinateur adjoint Inter CFDT),
- M. Dominique Jeannenot, salarié Alstom Power Systems (CFE-CGC),
- M. Christian Garnier (CGT),
- M. Vincent Jozwiak, de l’établissement Alstom Transport de Valenciennes Petite Forêt (FO)..... 2

Mardi  
17 mars 2015  
Séance de 17 heures

Compte rendu n° 42

**SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015**

**Présidence  
de M. François Brottes**  
*Président*

La commission a organisé une table ronde réunissant des représentants des syndicats d'Alstom, avec la participation de : M. Laurent Desgeorge (coordinateur adjoint Inter CFDT), M. Dominique Jeannenot, salarié Alstom Power Systems (CFE-CGC), M. Christian Garnier (CGT), et M. Vincent Jozwiak, de l'établissement Alstom Transport de Valenciennes Petite Forêt (FO)

**M. le président François Brottes.** Mes chers collègues, nous poursuivons nos auditions sur l'avenir de General Electric et d'Alstom.

**M. Daniel Fasquelle.** Monsieur le président, je vous remercie au nom de mon groupe d'avoir organisé ces auditions. Après avoir entendu la direction la semaine dernière, il était important pour nous d'entendre les salariés, dont les questions rejoignent les nôtres.

Nous souhaitons par ailleurs l'organisation de deux tables rondes complémentaires, afin de nous permettre de faire toute la lumière, d'une part sur d'éventuelles pressions exercées sur Alstom par la justice américaine, d'autre part sur les solutions alternatives possibles, car nous sommes convaincus qu'il existait d'autres solutions que le rachat par General Electric (GE).

**M. le président François Brottes.** Les porteurs de la solution alternative ont été auditionnés en leur temps par la Commission.

Pour en revenir à note ordre du jour, nous accueillons M. Laurent Desgeorge, coordinateur adjoint de l'Inter-CFDT, M. Christian Garnier, représentant de la CGT, M. Dominique Jeannenot, salarié d'Alstom Power Systems, représentant de la CFE-CGC, et M. Vincent Jozwiak, de l'établissement Alstom Transport de Valenciennes Petite Forêt, représentant de FO. Notre table ronde s'organise ainsi autour de deux syndicalistes travaillant dans le secteur de l'énergie, et donc directement concernés par le rapprochement avec General Electric, et de deux autres syndicalistes travaillant dans le secteur des transports, qui ne fait pas parti du périmètre impliqué mais sur lequel ce rapprochement aura nécessairement des répercussions.

Je rappelle que les syndicats d'Alstom, réunis en Forum européen, ont été consultés en octobre dernier et qu'ils ont approuvé le projet de cession à GE par quinze voix pour, sept voix contre et douze abstentions, sachant que l'accord entre Alstom et GE comportait une clause précisant que l'accord des syndicats était nécessaire à la conclusion de l'alliance. Vous nous direz éventuellement le sens de ce vote et la position qui est la vôtre, alors que l'accord a été conclu mais qu'il n'a pas encore été mis en œuvre.

**M. Laurent Desgeorge, coordinateur adjoint de l'Inter-CFDT.** Je travaille pour la société Alstom Power Systems SA, basée à Belfort, à Levallois et à Massy.

Si aujourd'hui encore General Electric et Alstom parlent d'alliance et de synergies entre leurs activités liées à l'énergie, ne soyons pas dupes : la CFDT considère que ce projet n'est pas une alliance, mais purement et simplement un achat, une cession. En s'emparant à 100 % de toutes les activités Énergie d'Alstom, GE réalise le deal du siècle dans le secteur de l'énergie et, une fois ce deal finalisé, la France n'aura plus la parole, hormis un droit de regard sur les turbines nucléaires : c'est bien maigre pour un fleuron qui a plus de cent ans d'existence.

La CFDT a donc cinq sujets d'interrogation, au premier rang desquels l'avenir d'Alstom Transport. Contrairement aux discours de la direction, l'avenir d'Alstom réduit à son périmètre Transport n'est pas assuré du fait de l'absence de commande récente pour alimenter les établissements français, de sa faible taille critique par rapport aux concurrents, de l'impossibilité désormais de rééquilibrer les comptes grâce à l'activité Power et à l'activité Grid, de l'absence totale de trésorerie permettant de faire face aux creux de charge, du risque réel enfin d'OPA sur Alstom Transport.

Depuis plusieurs mois, les salariés d'Alstom Transport sont dans l'incertitude sur le projet d'arrêt des activités de fabrication des motrices TGV sur le site de Belfort. Quatre cents personnes sont concernées. Il s'agit, à court et à moyen terme, d'éviter des licenciements en cascade et la perte d'un fleuron industriel français. Que prévoit l'État pour soutenir et pérenniser le matériel roulant – voyageurs et fret – sur le marché français ainsi que sur les marchés européen et international ?

Notre second sujet d'interrogation concerne l'avenir de l'activité nucléaire française. Toutes les centrales nucléaires françaises sont construites autour de la turbine Arabelle, dont Alstom assure la fourniture, la maintenance et la réparation. Il en va de même pour les offres d'Areva, acteur principal sur le marché mondial du nucléaire.

J'attire par ailleurs votre attention sur le fait que certaines activités nucléaires d'Alstom dans le monde – en Chine ou en Inde, par exemple – ne sont pas à ce jour intégrées dans le périmètre de la future coentreprise, GEAST, sur laquelle l'État est censé avoir un droit de contrôle. Dans ces conditions, que prévoit l'État pour conserver l'indépendance énergétique de la France et pérenniser les activités nucléaires françaises, qui reposent sur des compétences mondialement reconnues ? Quel sera le périmètre exact de l'activité nucléaire censée être globalisée dans la future coentreprise Global Nuclear and French Steam ?

Nous nous interrogeons ensuite sur l'impact social en France de la cession à GE. À terme, GE a des objectifs financiers ambitieux qui auront un impact sur l'emploi, et ce d'autant que GE n'a pas pris le temps nécessaire pour analyser en détail les conditions de ce rachat. En général, des fusions comparables à celle entre GE et Alstom s'accompagnent de la suppression de 40 % des fonctions support sur cinq à six ans. Vont donc être touchées de plein fouet les entités entièrement dédiées à ces fonctions : le management – soit 530 personnes –, l'informatique (IS&T) – 350 personnes –, ainsi que toutes les fonctions transverses des entités opérationnelles : finance, offres, achats, ressources humaines.

Aujourd'hui, l'ensemble des instances représentatives du personnel de chaque entreprise d'Alstom se battent pour obtenir des informations sur l'intégration de leur activité au sein de GE, mais force est de constater que les directions d'Alstom et de GE mettent tout en œuvre pour entraver et ralentir les expertises en cours, en n'autorisant qu'un accès tardif aux données et en rendant leur analyse impossible compte tenu des conditions dans lesquelles ces données sont communiquées : prise de notes et impression interdites, PDF inexploitable, consultation sur écrans minuscules...

GE s'est certes engagé sur la création de mille emplois, mais cela ne sera certainement pas suffisant pour compenser l'ensemble des suppressions de poste sur les six prochaines années. Les risques sociaux ont-ils été correctement évalués, en particulier pour les salariés des fonctions supports ?

En quatrième lieu, nous nous inquiétons des risques de délocalisation hors du territoire français. Le compromis passé sur l'interdiction de délocalisation sous peine d'amende sera-t-il respecté et que deviendra-t-il au terme des trois ans sur lesquels s'est engagé GE ?

Les transferts de compétences et des connaissances d'ingénierie et de fabrication vers les pays à bas coût déjà amorcés par Alstom risquent de s'accélérer brutalement sous la gouvernance de GE. Sans information sur l'intégration des activités d'ingénierie et de fabrication, ni sur l'avenir de nos produits, nous avons des craintes sur l'éclatement de l'organisation et la disparition des interfaces indispensables à nos activités d'ensemblier. Les risques de délocalisation hors de France ainsi que les risques de perte de la richesse produite en France – PIB et PNB – ont-ils été correctement évalués ?

Les risques d'éclatement de certaines activités, dont l'organisation est discutée en secret, ont-ils été correctement évalués ? Combien de temps devons-nous attendre pour discuter de notre intégration ?

Enfin, qu'en est-il de l'engagement de l'État français ? L'intervention de l'État a eu pour résultat la mise en place de trois coentreprises, Renewables, Grid et Global Nuclear and French Steam. Il s'agit là d'une phase transitoire pour se donner le temps d'une recomposition du mécano industriel français. C'est une situation dangereuse. L'État, qui a prévu de prendre 20 % des actions Alstom, doit se donner des moyens de contrôle, et la CFDT demande que les représentants du personnel soient impliqués dans la gouvernance des trois coentreprises.

La CFDT déplore que la gouvernance des activités « Coal Power » incluant la coentreprise nucléaire soit localisée en Suisse. Est-ce pour des raisons fiscales ?

Quand et comment l'État français va-t-il réaliser l'achat de 20 % des actions d'Alstom ? Quels sont les accords conclus entre l'État et GE sur l'avenir de ces trois coentreprises ? En cas d'échec de la cession, l'État envisage-t-il de prendre le contrôle du groupe Alstom pour empêcher son démantèlement ?

Dès l'origine, la CFDT a défendu une solution conservant l'intégrité du groupe Alstom, en demandant que l'État s'implique dans le cadre de la transition énergétique. Cette solution n'a pas été retenue, bien que, tous les jours, des hommes politiques et des industriels condamnent ce projet de cession d'Alstom à GE.

La CFDT considère la direction d'Alstom comme responsable de la situation désastreuse actuelle, qui ne laisse d'autre choix que cette vente à GE. Nous portons ici un jugement résolument négatif sur la gouvernance et les dirigeants d'Alstom, qui, de plus, partiront avec un bonus injustifiable et dont certains sont reconduits dans la nouvelle organisation de GE. La faillite de M. Kron est bien récompensée : 4 millions d'euros supplémentaires, auxquels s'ajoutent 300 000 euros pour chacun des membres du cercle fermé du conseil d'administration, au motif de la surcharge de travail qu'a représentée la cession.

Aujourd'hui, l'intégrité du Groupe Alstom n'étant plus garantie, l'avenir de milliers de salariés dépend des capacités de General Electric à savoir utiliser leurs compétences. La CFDT assume ses responsabilités et demande à l'État et à GE de relever ce défi.

**M. Christian Garnier, représentant de la CGT chez Alstom Transport.** Coordinateur de la CGT pour le groupe Alstom et délégué syndical central d'Alstom Transport, je suis rattaché au site de Saint-Ouen.

Le 25 avril dernier, au cours d'un comité de groupe européen, notre P-DG signifiait à l'ensemble de la représentation européenne qu'il n'avait aucune annonce fracassante à nous faire. Trois jours après, il convoquait pourtant son conseil d'administration pour lui faire entériner la vente de l'activité Energie d'Alstom à General Electric. C'est dire que dans l'intervalle il avait dû se passer beaucoup de choses...

Depuis le début de cette affaire, les représentants des salariés et des organisations syndicales ont été sciemment tenus à l'écart. Ce manque de transparence nous a conduits, en juin, à assigner en justice, avec nos collègues de Force Ouvrière, la direction d'Alstom, qui n'avait toujours pas informé ni consulté les instances représentatives du personnel sur ses projets, et qui, à l'issue de l'audience, s'est empressée de convoquer tous les comités centraux d'entreprises pour leur fournir enfin quelques informations.

Nous avons par ailleurs sollicité le ministère. Le ministre de l'époque nous a reçu à deux reprises ; ce n'est malheureusement pas le cas de l'actuel ministre. Il s'agissait pour nous de défendre un plan, le « plan C », permettant au groupe Alstom de rester un fleuron de l'industrie française, avec ses atouts, ses savoir-faire, ses technologies, ses salariés et l'ensemble de ses établissements. Que ce soit bien clair en effet : il n'est pas question pour la CGT d'exprimer une préférence entre General Electric et Siemens, allié depuis à Mitsubishi. Qu'il soit américain, allemand ou japonais, nous ne voulons d'aucun prédateur pour le groupe Alstom, dont nous considérons qu'il s'est construit et se construit encore aujourd'hui avec de l'argent public. Ce sont en effet les grandes entreprises publiques, voire l'État lui-même et les régions pour ce qui concerne l'activité ferroviaire, qui passent commande à l'entreprise.

Je rappelle qu'Alstom est un groupe solide, qui peut compter sur un carnet de commandes de 54 milliards d'euros, ce qui n'est pas rien, et peut se prévaloir pour l'an dernier d'un résultat opérationnel supérieur à 1,5 milliard d'euros. À ces atouts, il convient d'ajouter des compétences et des savoir-faire reconnus dans le monde entier, que ce soit dans le domaine de l'énergie ou dans le secteur ferroviaire. Dans ces conditions, nous attendons toujours de la direction une explication plausible à cette vente, qui reste à nos yeux incompréhensible.

Certes, nous avons appris que le groupe avait été condamné pour corruption aux États-Unis à une modique amende de 600 millions d'euros, que le groupe, et donc les salariés, vont devoir payer. D'où notre colère. Mais les explications qui nous ont été données ne sont pas celles-là. On nous a plutôt fait état d'un taux d'endettement insupportable pour le groupe. Certes, mais ni les salariés ni les organisations syndicales ne sont responsables des choix d'endettement des dirigeants actuels d'Alstom, qui ont racheté à Areva ce qu'ils lui avaient vendu en 2004. Je rappelle en effet qu'en 2004, dans le cadre de ce qui a pompeusement été appelé un plan de sauvetage mais s'est néanmoins traduit par la suppression de 11 500 emplois et le transfert de 10 % du carnet de commandes à la concurrence, l'État est entré au capital d'Alstom, lui imposant de céder à Areva ses transformateurs. Est-ce par esprit de revanche, toujours est-il que le même P-DG décidait en 2010 de racheter à Areva la moitié de ce qu'il avait vendu 800 millions d'euros, pour un montant de 2,2 milliards d'euros, financés par des emprunts obligataires.

Il a donc été décidé de vendre la branche Énergie, alors qu'on nous avait informé dès février 2014 qu'il était envisagé de se séparer de la branche Transports, en l'introduisant de manière autonome en bourse pour en céder 30 % du capital et engranger ainsi 2 milliards d'euros. Qu'elle n'a donc pas été notre surprise lorsque nous avons appris par une dépêche de l'agence Bloomberg que c'était en réalité la branche Énergie, soit 70 % des activités

d'Alstom, qui allait être cédée. Nous n'avons rien contre les Américains, mais la GCT s'interroge sur le fait de voir notre indépendance énergétique dépendre désormais de capitaux étrangers.

C'est la raison pour laquelle nous avons proposé à Arnaud Montebourg une solution reposant sur une augmentation du capital de 1 milliard d'euros, grâce à une prise de participation supplémentaire de l'État. Cela aurait donné des marges de manœuvre au groupe pour renégocier ses emprunts, dont je tiens à souligner l'extravagance puisque le dernier emprunt obligataire de 500 millions d'euros a servi à payer les dividendes, sans qu'un centime ait été investi dans les établissements. Par ailleurs, l'apport de 1,2 milliard d'euros de disponibilités financières supplémentaires aurait permis au groupe de renégocier sa dette, laquelle serait passée de 38 % à 18 % du chiffre d'affaires, ce qui est très raisonnable. C'était une manière pour l'État de prendre ses responsabilités en garantissant la maîtrise publique du secteur énergétique – qui, au-delà du nucléaire, concerne également le développement de l'éolien et de l'hydrolien – mais également du domaine ferroviaire et notamment du fret, activité qui concourt, nous semble-t-il, à l'aménagement du territoire.

Mais il n'y a derrière la vente – la braderie, devrions-nous dire – de la branche Énergie à General Electric aucune stratégie industrielle : ce n'est qu'une opération politico-financière, et je pèse mes mots. Sans doute M. Patrick Kron pensait-il qu'à l'issue du deal General Electric paierait l'amende de 600 millions d'euros négociée avec la justice américaine, mais il s'avère que c'est bien Alstom qui va payer.

Ayant décidé de céder l'intégralité des activités Énergie d'Alstom à General Electric, qui va créer trois filiales, notre P-DG nous parle de coentreprises : à nos yeux, il s'agit purement et simplement d'un rachat ! Comme le ridicule ne tue pas, il veut nous démontrer qu'il s'agit bien d'une alliance, en expliquant que l'on nommera des P-DG français. Oui, les P-DG seront français, mais le capital sera détenu par GE, qui décidera donc des orientations stratégiques, économiques et sociales.

Quant aux 2,5 milliards d'euros qu'Alstom va investir dans GE, on nous les présente comme un placement de bon père de famille puisqu'ils sont garantis trois ans et que, à l'issue de cette période, quelles que soient les conditions économiques et le développement de ces trois filiales, Alstom aura l'assurance de récupérer ses billes. Cela nous laisse sans voix.

D'autant que le nouvel Alstom, c'est-à-dire Alstom Transport, risque de se trouver fragilisé par cette cession. On nous a annoncé un prix de vente de 12,35 milliards d'euros, ce qui est très éloigné de la vérité : de ces 12,35 milliards il faut en effet retrancher 1,9 milliard de trésorerie apporté à GE avec les activités cédées, ainsi que les 2,5 milliards d'euros qui vont être investis dans les filiales. Qui plus est, Alstom va racheter les activités de signalisation de GE pour 600 millions d'euros, sans parler de la récompense promise aux actionnaires pour cette belle opération, à hauteur de 3,8 milliards d'euros : autant faire de ses milliards un beau tas de billets et y mettre le feu ! Les termes de cette transaction sont pour nous inadmissibles et ne donneront certainement pas les moyens au futur Alstom de se développer comme on nous le présente.

**M. Dominique Jeannenot, salarié d'Alstom Power Systems, représentant de la CFE-CGC.** Mesdames et messieurs les députés, je m'exprimerai également devant vous en tant que secrétaire du comité central d'entreprise.

La CFE-CGC n'a jamais été favorable à la vente de nos activités Énergie, ni à General Electric ni à Siemens. Nous nous sommes prononcés, dès que nous avons eu connaissance du projet, pour un adossement franco-français à de grandes sociétés comme Safran ou la SNCF.

À en croire un communiqué de M. Kron sur les résultats annuels pour 2013-2014, le groupe a enregistré 21,5 milliards d'euros de commandes, ce qui représente trente mois de vente. Son chiffre d'affaires a progressé de 4 % et sa marge opérationnelle de 7 %, avec un *cash flow* positif. Cela relativise les difficultés financières du groupe, malgré ses 4 milliards de dette, et sans doute faudrait-il insister davantage sur le défaut de rentabilité de nos turbines à gaz, qui posent problème depuis la reprise des activités Énergie d'ABB. Nous n'avons qu'un modèle de turbine, là où nos concurrents en offrent toute une gamme, et il leur est plus facile, dans ces conditions d'en vendre cent cinquante.

J'ai suivi l'audition de M. Kron et des responsables de GE par votre commission. N'ayant eu accès, dans un premier temps, qu'aux informations diffusées par les médias et même si, suite à la procédure antitrust lancée par la Commission européenne, notre expert a, depuis quelques jours, accès à la *data room*, la CFE-CGC se pose les mêmes questions que vous.

Le 13 février M. Immelt a fait un certain nombre d'annonces concernant les mouvements de restructuration. Le gaz et les cycles combinés resteront basés à Schenectady, dans l'État de New York, et les activités de Coal Power, c'est-à-dire les turbines à vapeur, les alternateurs, les chaudières et les systèmes de contrôle auront leur siège social à Baden, en Suisse, comme le Power Service, alors que nous avons cru comprendre qu'ils seraient transférés en France.

Quant à la *joint venture* nucléaire, pourquoi la répartition du capital est-elle de 80 % pour GE et de 20 % pour Alstom, alors qu'elle est de 50/50 pour le renouvelable et le grid ? Pourquoi par ailleurs Alstom ne pourra-t-il pas racheter les actions de General Electric dans la *joint venture* nucléaire, alors qu'il le peut dans les deux autres ? Certes, la question est théorique, car on imagine mal Alstom Transport avoir les moyens d'une telle opération. Quoi qu'il en soit nous nous interrogeons.

La *joint venture* nucléaire va absorber Alstom Power System et Alstom Power Service France, ainsi que la joint venture russe, mais qu'en sera-t-il des activités indiennes et chinoises ainsi que de l'usine de Chattanooga, réplique de l'atelier de Belfort construite par notre direction aux États-Unis ? Nous n'avons pas de réponse.

Devant le Forum européen, M. Immelt a annoncé son intention de développer la plateforme de Belfort pour en faire un site stratégique. C'est un choix industriel cohérent, mais il faut savoir qu'en matière de turbines à vapeur la R&D se trouve à Baden et que pour les gros alternateurs, comme celui qui équipe la centrale de Flamanville, elle est à Birr. Les sites de Levallois et de Belfort ne sont donc en quelque sorte que des sous-traitants, et ce sont les Suisses qui tiennent les cordons de la bourse, et le fait de désigner un Français à la tête de la *joint venture* n'y changera rien.

D'autre part, pour être rentable, la fabrication des alternateurs sur le site de Belfort doit pouvoir compter sur la commande d'une centrale tous les deux ans. À l'heure actuelle, le prochain projet concerne la centrale de Hinkley Point, dont la signature est repoussée de mois en mois. À supposer que celle-ci intervienne dans les mois à venir, il faudrait encore compter deux à trois ans avant de débiter la fabrication de la turbine et de l'alternateur. La question de

la charge des ateliers se pose donc avec d'autant plus d'acuité que la R&D suisse développe actuellement de petits alternateurs de 40 à 200 mégawatts, dont on pensait qu'ils seraient fabriqués à Belfort mais dont on a appris qu'ils seraient fabriqués en Suisse pour les rotors et en Pologne ou en Roumanie pour les stators.

Se pose aussi la question des effectifs. La semaine dernière, M. Hutchinson a déclaré que le site de Belfort compterait plus de trois mille salariés une fois l'opération finalisée. Soit, mais il en compte actuellement quatre mille si l'on ajoute aux mille neuf cents salariés d'Alstom les deux mille quatre cents salariés de GE. Comment donc interpréter ses propos ? Faut-il comprendre que mille postes vont être supprimés ?

Nous nous interrogeons également sur l'informatique et les services support. Des synergies ont été annoncées, ainsi qu'un plan d'économies de 250 millions d'euros, ce qui équivaut à la suppression de deux mille postes. Toutes ces suppressions ne concerneront pas la France, mais sachant que l'ensemble des services support vont connaître des réductions d'effectifs, nous avons tout lieu d'être inquiets.

En ce qui concerne la technologie Arabelle, General Electric s'est engagé à la fournir à EDF ou Areva chaque fois qu'ils en auront besoin, à des conditions en tous points compatibles avec les demandes du client final. Certes, la technologie semble sécurisée puisqu'une entité juridique va être créée par l'État pour cela, mais si GE ne respectait pas ses accords, il ne lui en coûterait qu'une pénalité de 40 millions d'euros, ce qui est ridiculement faible rapporté au prix d'une centrale nucléaire.

Enfin, le droit de veto de l'État ne concerne ni les décisions stratégiques, qu'il s'agisse du budget ou de *business plan*, ni le management quotidien. Il ne lui donnera donc pas les moyens d'exercer une influence décisive sur l'activité de la *joint venture*.

**M. le président François Brottes.** Si l'un d'entre vous trouve à ce projet des aspects positifs, qu'il n'hésite surtout pas à les souligner !

**M. Vincent Jozwiak, salarié de Alstom Transport à Valenciennes, représentant de FO.** Je m'excuse par avance de ne pouvoir faire mieux que mes collègues en matière de jugement positif sur un projet que nous pouvons qualifier d'opaque et d'inquiétant, ce qui constitue un bien triste revers pour le Gouvernement, qui prône tant la transparence et le dialogue social.

Je parle d'opacité car, depuis le début de cette affaire, nous sommes bien loin de la procédure ouverte dont parle Patrick Kron. Nous attendons toujours le document résumant les principales clauses du contrat tripartite passé le 21 juin 2014 entre l'État, Alstom et General Electric. Ce document nous avait été promis par M. Montebourg, puis, lors de notre visite au ministère, le 4 décembre 2014, par les conseillers de M. Macron.

La communication de ce document nous apparaît d'autant plus nécessaire que les personnes interrogées par votre commission le 11 mars dernier ont fourni sur ce contrat des informations contradictoires, concernant notamment la composition du conseil d'administration de la coentreprise nucléaire vouée à regrouper les activités nucléaires dans le monde et les activités vapeur en France. Selon M. Kron, il serait composé pour 50 % d'administrateurs de General Electric, pour 50 % moins un d'administrateurs d'Alstom, le dernier administrateur étant un représentant de l'État ; pour Emmanuel Macron, la



composition du conseil sera paritaire, Alstom et GE y ayant le même nombre d'administrateurs, auxquels s'ajoutera un représentant de l'État.

D'autres questions et non des moindres demeurent en outre sans réponse. Sans business plan et en l'absence de détails sur les organisations cibles, les représentants du personnel ne peuvent cerner les contours et les effets de cette opération. C'est pourquoi FO a refusé de se prononcer et, contrairement à ce qu'a déclaré devant vous Patrick Kron, aucun consensus ne s'est dégagé parmi les partenaires sociaux d'Alstom. D'ailleurs, l'analyse du vote qui a eu lieu lors du Forum européen révèle bien que les voix favorables n'ont pas été majoritaires. Le comité central d'entreprise d'Alstom Transport France a, de son côté, émis un avis négatif, aucune des organisations syndicales ne s'étant prononcée favorablement et une seule d'entre elles s'étant contentée de prendre acte.

Comment parler de transparence alors que les instances représentatives du personnel ont été consultées avant fourniture à leur expert comptable du projet de rachat par GE des activités Énergie du groupe – un document de plus de mille pages comportant plus de cinquante mille pages d'annexe ?

Nous continuons donc de nous interroger sur les raisons de cette opération menée dans un délai aussi court. Pourquoi est-on passés en quelques semaines de la solution annoncée fin 2013 par la direction et qui consistait à ouvrir le capital d'Alstom Transport pour faire rentrer du cash à la vente des activités Énergie ?

FO a toujours affiché clairement sa préférence pour une solution franco-française, qu'elle passe par une nationalisation partielle ou totale de l'entreprise. Cela étant, nous aimerions savoir pourquoi la solution proposée par Siemens-Mitsubishi n'a pas été retenue par la direction d'Alstom et le Gouvernement.

General Electric a annoncé la création de mille emplois en France dans le secteur de l'énergie : où et quand ? Qu'en est-il de son engagement à préserver les emplois pendant trois ans ? S'agit-il d'un engagement contractuel ?

Enfin, nous voudrions comprendre pourquoi la trésorerie dont dispose la branche Énergie d'Alstom est cédée à GE avec l'activité ? Lorsqu'un commerce est vendu, a-t-on jamais vu que le propriétaire récupère l'argent du tiroir-caisse ?

Certains ont évoqué une « équipe de France du nucléaire » ; je dirai, pour filer la métaphore, que les syndicats sont restés sur le banc de touche. Ils demeurent d'autant plus inquiets sur le devenir des emplois et des salariés, dans le domaine de l'énergie transféré à GE, comme dans le secteur des transports, sur lequel va se recentrer le nouvel Alstom, amputé de 70 % de son chiffre d'affaires, que l'énergie et les transports ferroviaires sont des activités cycliques et complémentaires.

M. Kron annonce qu'à l'issue de cette opération, le groupe sera désendetté. Pas si sûr. En effet, les crédits et emprunts arrivant à échéance prochainement devraient être remboursés, mais qu'en est-il de ceux arrivant à échéance en 2017, 2018 et 2019 ? Je rappelle que ces emprunts ont été souscrits par un groupe au chiffre d'affaires trois fois plus important que celui du futur Alstom, dont les capacités financières seront donc trois fois plus faibles. Les parts prises par Alstom dans les coentreprises seront-elles vendues pour rembourser ces prêts ? Dans cette éventualité, l'État va-t-il entrer au capital ?

Nous constatons actuellement un ralentissement des investissements sur les sites d'Alstom Transport en France, ce qui ne fait qu'accroître nos inquiétudes pour l'avenir de l'entreprise. Les constats dressés en 2011 par FO sur la situation du secteur ferroviaire en France et en Europe restent d'actualité. Elle se caractérise entre autres par des règles de concurrence faussées, la délocalisation de la fabrication mais aussi des études et une forte baisse des commandes. Si la commande récente de la RATP à Alstom est une très bonne nouvelle, elle ne suffira pas néanmoins à assurer la charge des établissements de l'entreprise. Par ailleurs, le nouveau report de l'offre du RER NG, n'est, lui, pas du tout une bonne nouvelle. Nous sommes donc surpris par les déclarations faites devant vous la semaine dernière par notre P-DG sur le carnet de commandes d'Alstom. Elles ont suscité l'indignation des salariés du site de Belfort, où trois cent vingt suppressions de poste, sur un effectif total de six cents salariés, ont été annoncées, qui plus est par voie de presse.

Nous sommes également inquiets pour les salariés de l'énergie. Une fois mise en place la *joint venture* entre Alstom et GE, quels seront les choix d'EDF en matière d'équipement ? Quelle est la position de l'État et quelle stratégie adoptera-t-il pour ce qui concerne les énergies du futur ? De cette stratégie dépend en effet la survie de nos unités qui travaillent dans le domaine de l'hydraulique et de l'éolien.

Nous ne savons rien aujourd'hui des projets de General Electric. Tout laisse penser qu'il a acheté un paquet, dans lequel il fera le tri après la clôture de l'opération.

Nous sommes inquiets enfin pour l'avenir de notre industrie, car c'est au final près de 4 milliards d'euros qui vont être versés aux actionnaires et n'alimenteront donc pas les investissements productifs, la recherche, le développement et donc les emplois.

FO se pose naturellement la question de l'influence des procédures juridiques engagées à l'encontre de certains responsables d'Alstom dans la décision prise, par un cercle restreint et dans le plus grand secret, de vendre nos activités Énergie à General Electric.

M. Emmanuel Macron a lui-même reconnu que Bouygues n'était pas l'actionnaire de référence adéquat pour Alstom, dans la mesure où il n'entendait pas s'engager sur le long terme, ce qui nous conforte dans l'idée qu'une nationalisation partielle ou totale est la solution la meilleure. Nous persistons donc à demander que l'État prenne le contrôle du groupe Alstom, *via* une prise de participation majoritaire dans son capital, et ce afin de garantir le maintien de tous les sites, de toutes les activités et de tous les emplois.

Je réitère pour conclure notre demande principale : quand aura-t-on communication des accords passés entre General Electric et Alstom, entre l'État, General Electric et Alstom, et entre l'État et Bouygues ?

**M. le président François Brottes.** Les questions que vous posez ne peuvent rester sans réponse. Certaines d'entre elles concernent l'histoire, d'autres touchent à l'avenir : ce sont à mes yeux les plus importantes.

En ce qui concerne l'accord tripartite, Jean-Luc Laurent en a demandé la semaine dernière communication au ministre, qui s'est engagé à nous en communiquer le contenu, dans le respect des clauses de confidentialité qu'il contient.

**Mme Clotilde Valter.** À dire vrai, je n'y comprends plus rien. Vos questions recoupent les nôtres mais elles contribuent à complexifier la séquence des événements qui se

sont produits depuis le moment où la représentation nationale a, comme vous, été mise devant le fait accompli du rapprochement entre Alstom et General Electric.

Vous avez fait allusion à un « plan C », dont les détails ne nous ont pas été communiqués et dont on nous a seulement dit qu'il ne tenait pas la route. Pourriez-vous donc nous en dire davantage ? Vous dites avoir soumis ce fameux « plan C » à M. Montebourg, mais sans nous préciser quelle avait été sa réaction, ni les suites données à cette démarche. Qu'en est-il ?

Je souhaiterais également avoir des précisions sur le rôle de l'État actionnaire, mais aussi sur le rôle de Bouygues.

Concernant la position des partenaires sociaux, pourriez-vous nous préciser comment se sont réparties les voix en faveur de la cession, les voix contre et les abstentions, lors du Forum européen d'Alstom ?

Pourriez-vous nous dérouler avec précision le calendrier des échanges que vous avez eus avec la direction depuis l'annonce de la fusion par Bloomberg en avril dernier ? Sur quoi ont porté vos échanges et quelles en ont été les conclusions ? Même question concernant vos contacts avec le ministère.

J'ai enfin une demande particulière à adresser au président de la Commission : compte tenu des informations qui nous sont données aujourd'hui, je pense qu'il serait souhaitable de réentendre les personnalités que nous avons auditionnées le 11 mars dernier.

**M. le président François Brottes.** Je considère en effet que certaines questions ne peuvent demeurer éternellement en suspens. Votre requête me paraît donc pertinente, reste à en déterminer les modalités.

**M. Antoine Herth.** J'associe à mes questions mon collègue Daniel Fasquelle, qui a dû nous quitter de manière anticipée.

Lors de son audition, M. Patrick Kron nous a indiqué avoir obtenu en octobre dernier un vote positif des représentants du personnel, en précisant que si ce vote avait été négatif, l'accord entre Alstom et General Electric prévoyait qu'Alstom pouvait interrompre le processus de vente sans pénalité. Etiez-vous au courant de cette disposition ? Pour quelle raison les représentants du personnel ont-ils approuvé la vente, alors que tous les syndicats avaient appelé à la mise en place d'une solution alternative française ?

D'après les représentants de General Electric, GE pilotera les trois coentreprises et disposera d'une voix supplémentaire au conseil d'administration. La gouvernance mise en place n'est donc nullement équilibrée. Quant à l'avenir des participations d'Alstom dans les trois coentreprises, des options de vente sont prévues en 2018. Elles seront automatiques en cas de changement de contrôle d'Alstom Transport ou si Alstom Transport se trouve dans l'incapacité de participer au financement des coentreprises. Je souhaite votre avis sur ce point.

Enfin, en tant que vice-président de la région Alsace en charge des transports, je souhaiterais savoir quelles sont, selon vous, les perspectives d'avenir de l'usine de Reichshoffen, où sont assemblés les Régiolis. L'investissement ferroviaire représente pour la région Alsace un montant global de 250 millions d'euros. Sachant que nous dégageons annuellement 100 millions de marge brute et qu'il nous reste, une fois le capital des emprunts remboursé, une capacité nette d'investissement de 35 millions d'euros, cela signifie que, sur

sept ans, nous investissons la totalité de notre marge nette dans le renouvellement du ferroviaire. Je le dis pour qu'on mesure l'effort consenti par les régions, qui sont de grands acteurs de la commande publique en matière d'équipements ferroviaires. Il est important de le rappeler à un moment où l'État demande aux collectivités des efforts budgétaires qui pourraient ne pas être sans conséquences sur vos activités.

Je vous remercie pour finir, monsieur le président, de la sincérité avec laquelle sont menées ces auditions. C'est à l'honneur du Parlement.

**Mme Jeanine Dubié.** Messieurs, vos interventions nous ont donné sur le rapprochement entre Alstom et General Electric un autre éclairage, et nous ne pouvons qu'être troublés par le gouffre qui sépare ce que nous avons entendu la semaine dernière et ce que vous nous dites aujourd'hui.

La semaine dernière, Patrick Kron nous assurait que la branche Transport du groupe Alstom était en bonne santé financière. Il avançait à l'appui de ses dires un carnet de commandes d'un montant record – 27 milliards d'euros – pour les cinq prochaines années. Que vous inspirent ces chiffres et comment, selon vous, cette bonne santé financière se traduit-elle pour les sites français du groupe ?

Députée des Hautes-Pyrénées, je suis préoccupée par la situation des sous-traitants qui travaillent en liaison avec le site de Tarbes. Du fait de la pression exercée sur les prix par le groupe Alstom, ce sont plus de soixante-douze emplois qui sont menacés, dans le câblage ou la chaudronnerie. Avez-vous conscience de cette pression qui s'exerce sur les sous-traitants et quelles sont vos relations avec leurs syndicats ?

Enfin, en octobre 2014, les syndicats européens d'Alstom disaient qu'ils leur était difficile d'émettre un avis négatif sur cette fusion, qu'ils considéraient comme la moins mauvaise des solutions. Comment expliquez-vous l'évolution de vos positions ? Avez-vous obtenu des garanties sur le maintien des emplois en Europe ? Il était question que ces garanties soient consignées dans une charte, qu'en est-il ?

**Mme Michèle Bonneton.** À mon tour de souligner combien les informations que vous nous apportez nous laissent perplexes.

Ma question est sans doute naïve, mais je n'ai moi non plus pas bien compris la nécessité de vendre une partie du groupe Alstom. Par ailleurs, il semble curieux de vouloir séparer la branche transport de la filière énergie, ces deux activités ayant contribué par le passé à assurer la stabilité du groupe, l'une permettant de compenser les difficultés que pouvait rencontrer l'autre.

Actuellement, les commandes de matériel roulant ne sont pas constantes et marquent le pas, malgré les efforts des régions. Comment, dans ces conditions, assurer la pérennité d'une activité devenue très concurrentielle, sachant que le succès du TGV est plutôt derrière nous ?

Qu'en est-il du projet de TGV du futur annoncé par Arnaud Montebourg ? Le ministre avait également annoncé le développement du fret ferroviaire. Or je crois savoir qu'Alstom sait construire des motrices de fret très puissantes, faites pour les côtes et qui permettraient de combler notre retard en matière de fret sur les autres pays européens et de faire l'économie

d'infrastructures aussi coûteuses que le Lyon-Turin. Pourquoi ne sont-elles donc pas davantage utilisées ?

Quelles autres mesures les pouvoirs publics devraient-ils prendre dans le domaine du transport ? Des partenariats européens sont-ils selon vous nécessaires ?

S'agissant de l'emploi, où en est le plan de licenciement envisagé sur le site de Belfort ? D'autres plans sont-ils envisagés ailleurs ?

C'est tardivement qu'Alstom s'est lancé dans l'éolien. Il était prévu que, dans le nouveau groupe, cette filière serait en partie installée en France : en avez-vous eu la confirmation ? Cela peut-il générer des emplois et, dans l'affirmative, combien environ ?

La participation de l'État à hauteur de 20 % est encore possible pendant un an : que pensez-vous de cette solution ? Vous paraîtrait-elle un pas déterminant pour l'avenir ?

L'opacité des négociations semble perdurer, y compris, peut-être, sur de futurs licenciements. Avez-vous des propositions de nature à améliorer l'information des salariés sur ces questions ?

**M. André Chassaigne.** Je veux moi aussi souligner l'intérêt de ces échanges avec les organisations syndicales, et plus généralement celui de la démocratie sociale : la présente audition nous permet en effet, une semaine après celle des représentants du patronat, de recueillir des informations intéressantes. La limitation du droit de tirage pour les commissions d'enquête – une par groupe politique – nous empêche d'en proposer une sur ce dossier : c'est dommage, car cela permettrait une plus grande transparence sur des questions soumises à des versions contradictoires.

Pourrions-nous avoir des précisions sur ce que le représentant de la CGT a appelé le « plan C » ? Le représentant de FO, lui, a parlé d'une participation de l'État et d'autres perspectives industrielles. Le « plan C » a-t-il vraiment existé ? Quels partenaires auraient pu y être associés ? On a évoqué la Caisse des dépôts, la BPI, la SNCF, la RATP, EDF et même les régions. Quel est le sentiment de vos organisations sur cette piste ? Avez-vous pu y travailler collectivement ? Avez-vous présenté ce plan aux services de l'État et, si oui, quelles réponses vous a-t-on faites ?

Ma deuxième question a trait au « Monopoly financier ». Les tenants du grisbi, comme je les appelle, ont curieusement évacué, la semaine dernière, toutes les questions financières. M. Kron a quand même fini par nous dire qu'un tiers des 12,35 milliards du produit de la cession serait distribué aux actionnaires, soit 3,5 à 4 milliards d'euros, les deux autres tiers renforçant la structure financière d'Alstom. Qu'en pensez-vous ? J'ajoute que le montant des dividendes versés entre 2007 et 2012 aurait atteint 1,44 milliard. Les poches de certains doivent leur faire perdre l'équilibre tant elles sont pleines... De plus, M. Kron bénéficiera de 4 millions d'euros de primes, et les membres du conseil d'administration toucheront une rémunération supplémentaire. Vos organisations, j'imagine, ont eu beaucoup de plaisir à comparer ces chiffres aux augmentations de salaire, aux primes versées aux salariés et aux suppressions d'emploi...

Au demeurant, sans doute avons-nous trop peu interrogé les dirigeants sur leur gestion. J'ai entendu parler de pénalités de retard sur des commandes et d'un certain gâchis financier : pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet ? Sur l'amende de 722 millions de dollars, votre

interprétation diffère de celle que nous avons entendue la semaine dernière, puisque l'on nous avait dit, en substance, que l'ardoise avait été quasiment effacée et qu'il ne restait que des miettes.

Vous n'en savez pas plus que nous sur l'accord conclu entre Alstom, General Electric, Bouygues et l'État ; la seule chose que nous savons, c'est que Bouygues, qui détenait 29,4 % des actions, aurait touché quelque 1,5 milliard d'euros de bénéfices en huit ans : cela tend à expliquer sa gourmandise quant au prix des actions...

Enfin, le groupe semble exposé à un risque d'OPA, notamment de la part de Siemens, qui évoque un projet d'« Airbus du rail » ; mais, de l'avis de Patrick Kron, cette hypothèse n'est pas crédible compte tenu du nombre d'activités communes entre les deux groupes, de leur faible complémentarité, du droit de la concurrence et de l'intérêt économique – un plus un, en l'occurrence, feraient moins que deux. Une telle opération, a-t-il ajouté, provoquerait de surcroît un « bain de sang social » – question à la quelle il est évidemment très sensible... Quels sont, selon vous, les risques d'OPA, de la part de Siemens ou d'autres groupes, qu'il faut donc appeler financiers plus qu'industriels ?

On évoque la fermeture éventuelle, dans le secteur ferroviaire, de trois établissements en France et même de sept en Europe : avez-vous des informations à ce sujet ?

Enfin, vos organisations ont-elles des contacts avec celles des PME sous-traitantes, qui n'échappent évidemment pas à l'œil du cyclone ?

**M. Hervé Pellois.** La semaine dernière, des dirigeants du groupe nous ont laissé entendre qu'Alstom Transport serait conforté par l'opération en cours, compte tenu du rachat de l'activité de signalisation de GE, de la suppression de la dette, des moyens accrus pour affronter la concurrence et des effets sur le carnet de commandes. Les dirigeants avaient aussi salué la qualité des salariés et des savoir-faire.

Sur quoi fondez-vous votre pessimisme, notamment quant à un affaiblissement d'Alstom Transport face à la concurrence ? Vous avez souligné l'absence de commandes récentes sur le marché intérieur, le risque de licenciements en cascade, le manque de dialogue social et même le risque d'OPA. Qu'est-ce qui vous conduit à envisager une telle extrémité ? Les nouveaux produits du groupe ne seront-ils pas compétitifs ?

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** General Electric met en avant la localisation en France de plusieurs sièges pour des activités qu'il ne développe pas : l'hydroélectricité, le nucléaire et l'énergie marine ; quant à la transmission d'électricité, son ratio, avance-t-il, ne représente qu'un tiers de celui d'Alstom. On fait ainsi passer une réalité opérationnelle pour une concession faite à la France.

Quant au siège parisien du pôle des renouvelables, qui sera dirigé par Jérôme Péresse, quel en sera le véritable contenu ? D'après le responsable de GE que nous avons entendu, l'éolien terrestre, qui représente 80 % de ce pôle, restera en effet basé aux États-Unis.

En ce qui concerne le maintien de l'emploi et des différents sites français d'Alstom énergie, avez-vous obtenu des détails de votre direction générale et de celle de GE ? Les synergies annoncés, qui représenteraient quelque 1,2 milliard d'euros par an – sur les achats comme sur les fonctions support et les implantations industrielles – et la suppression de six cents emplois en France par GE en 2013, selon une information du *Monde* qui citait un

syndicaliste du groupe américain, appellent une certaine vigilance, de même que le rôle du PDG de GE auprès du Président Obama, dont il est conseiller pour le rapatriement aux États-Unis des emplois industriels des multinationales américaines.

La présidente de GE France nous a indiqué que la création de 1 000 emplois pourrait intervenir, non dans l'énergie mais dans les autres secteurs, tels que l'aéronautique et le médical, le point de départ étant la finalisation de la transaction à l'été prochain, non la signature de l'accord en juin dernier. Depuis un an, Alstom a-t-il remplacé l'ensemble des départs, notamment à la retraite ?

Vous avez dénoncé dans la presse, en décembre dernier, non seulement le bonus offert au PDG – 150 000 actions gratuites payées « cash » –, mais aussi la distribution de 60 millions d'euros aux dirigeants d'Alstom. Pouvez-vous nous donner des précisions sur ce point ? S'agit-il d'une rémunération additionnelle liée à la vente d'une partie d'Alstom à GE ?

**Mme Corinne Erhel.** Je veux à mon tour faire part de ma perplexité. Vos interventions portaient aussi bien, d'ailleurs, sur l'impact stratégique que social, étant entendu que de telles fusions, je puis en témoigner, ne sont jamais sans incidence sur les fonctions support : c'est bien là le risque majeur.

Avez-vous des précisions sur les engagements du PDG de GE quant à la création de 1 000 emplois en France ? S'agit-il d'un chiffre brut, sans détails sur la nature des postes et sur le calendrier ? Nous n'avons eu aucune précision sur ce point.

En général, les engagements ne visent que le périmètre de l'entreprise. *Quid* des conséquences potentielles pour les prestataires et les fournisseurs ? Cela fait-il partie des sujets que vous avez abordés ?

**M. Yannick Moreau.** Merci, monsieur le président, de nous offrir la possibilité de ces échanges : l'occasion en est rare, et même unique pour ce qui me concerne, puisque j'approuve, à 99 %, les propos du représentant de la CGT... (*Sourires.*)

Lors de la précédente audition sur le sujet, Clotilde Valter a évoqué les questions de propriété intellectuelle de la turbine Arabelle. À ce sujet, Mme Gaymard a déclaré : « Les brevets sont détenus par Alstom ; la licence est détenue par une société propriété de l'État à 100 %. » Or, dans les documents publics transmis aux actionnaires d'Alstom il est précisé que la coentreprise nucléaire détenue à 80 % par GE « bénéficiera, pour une durée de cinquante ans, d'une licence irrévocable sur la propriété intellectuelle de la technologie Arabelle et de celles liées à la maintenance des centrales nucléaires EDF équipées par Alstom ».

Les choses ne correspondent donc pas du tout à ce que l'on nous a présenté : il y a bel et bien un transfert de propriété intellectuelle vers GE, transfert au sujet duquel la représentation nationale est en droit de nourrir les plus vives inquiétudes, puisqu'il vise une activité stratégique pour notre souveraineté énergétique.

**M. Jean-Luc Laurent.** Je remercie le président Brottes d'avoir pris l'initiative de cette table ronde ; j'avais moi-même jugé de tels échanges nécessaires au vu de ce qui s'est passé depuis un an. L'an dernier, en effet, l'ouverture d'offres concurrentielles, à l'initiative du Gouvernement, avait permis d'aboutir à ce qui nous a été présenté comme un accord équilibré, notamment avec la création de coentreprises sur lesquelles nous garderions la main.

Si les interventions que nous venons d'entendre me laissent également perplexe, j'avais fait part de mes doutes dès la semaine dernière, lors des auditions du président d'Alstom, des responsables de General Electric et du ministre en charge du dossier, Emmanuel Macron. De toute évidence, la direction d'Alstom a voulu mettre les acteurs devant le fait accompli : l'ensemble des intervenants viennent de le confirmer, apportant ainsi un démenti aux propos tenus ici même, la semaine dernière, par le président Kron, qui avait excipé de l'aval du Comité central d'entreprise (CCE), mais aussi des managers et des actionnaires. La réaction de l'État, il y a un an, était nécessaire pour faire valoir un intérêt supérieur aux intérêts financiers, l'intérêt national, s'agissant en l'espèce des transports et du nucléaire, dont la France a besoin pour construire son avenir. Cet avenir passe par la reconquête de l'emploi, la croissance économique et le redressement industriel.

J'ai fait part de mon sentiment d'avoir été floué après avoir lu, dans la presse, des analyses sur une solution à laquelle je reconnais avoir donné mon assentiment.

La vigilance et la clarté me semblent donc s'imposer. Cela conforte d'ailleurs la demande que j'ai faite au ministre, la semaine dernière, de rendre publics l'accord tripartite, mais aussi tout accord conclu entre Alstom et GE susceptible d'intéresser la représentation nationale.

Cela dit, nous pouvons nourrir des craintes pour l'avenir ; la semaine dernière, le ministre a d'ailleurs suggéré que la mise en œuvre des accords restait suspendue aux conclusions de l'enquête ouverte par la Commission européenne. Qu'en est-il sur ce point ? Au-delà d'une éventuelle intervention de l'État, quelle est votre vision sur l'avenir de ce secteur industriel crucial ? Que faudrait-il revoir dans les perspectives qui ont été tracées ?

**M. le président François Brottes.** Toute fusion ou alliance entre groupes est soumise à certaines exigences de la part de la Commission européenne – on le constate encore avec le secteur du ciment. Entre la présentation du dossier et la décision finale, il y a donc une période d'incertitude qui n'est pas facile à gérer pour les acteurs et les salariés.

Quoi qu'il en soit, nous avons relevé des contradictions entre les interventions que nous venons d'entendre et celles de la semaine dernière, certaines imprécisions pouvant même s'apparenter à des mensonges. Or nous devons avoir des réponses, comme l'ont souligné les porte-parole de tous les groupes. L'unanimité de vos syndicats en cette affaire, alors même qu'ils se divisent sur bien d'autres, ne laissent pas de nous décontenancer un peu... Le peuple nous ayant mandaté pour faire toute la lumière sur ce qui relève de la sphère publique – laquelle n'est pas étrangère au secteur d'activité dont nous parlons –, il est logique que nous allions au bout de la démarche, sans forcément aller jusqu'à la création d'une commission d'enquête ; aussi ai-je d'ores et déjà informé les responsables des deux entreprises que nous aurions à les entendre une nouvelle fois.

Je vous cède à présent la parole, messieurs, en vous invitant à éviter les redites dans vos réponses respectives.

**M. Vincent Jozwiak.** Lorsque nos directions parlent de la charge relative aux transports, elles se focalisent sur le seul aspect financier – chiffre d'affaires, notamment – et sur des données mondiales, lesquelles peuvent être très différentes des données françaises et européennes. Le carnet de commandes, en particulier, peut être bien rempli au niveau mondial et dégarni dans un pays comme la France.



La commande de Prasa, l'agence publique chargée des transports de voyageurs en Afrique du Sud, a été qualifiée de « commande du siècle » par notre direction ; cela est en partie vrai mais, en termes d'emplois générés en France, son impact est très faible : proche de zéro dans le secteur de la production et limité dans les autres, y compris dans celui des études.

La commande Prasa, au demeurant, est un peu l'arbre qui cache la forêt : si l'on n'en tient pas compte les commandes chutent, y compris au niveau mondial. Elles sont en tout cas insuffisantes en France. Le RER NG fera l'objet d'une nouvelle offre, la première ayant été déclarée infructueuse par la SNCF ; mais cela implique un décalage important en termes de calendrier, sans compter qu'Alstom n'a pas encore gagné la partie. Bref, je ne comprends pas que la direction se contente du niveau actuel des commandes, à moins qu'elle ne regarde ses activités en France comme secondaires, ce que je n'ose imaginer.

Quant à la troisième solution, franco-française, elle a en effet fait l'objet de brèves discussions depuis 2014 ; mais l'État lui ayant opposé une fin de non-recevoir, ces discussions sont malheureusement restées sans suite. Nous restons cependant demandeurs pour les poursuivre.

**M. le président François Brottes.** On m'annonce à l'instant que la Commission européenne a décidé de reporter à la fin août sa décision sur le dossier GE-Alstom. Le fait de repousser le délai montre à l'évidence que des questions restent en suspens, comme je le suggérais.

**M. Dominique Jeannenot.** Nous avons évoqué le « plan C » avec M. Montebourg, alors ministre en charge du dossier. Ce plan prévoyait un adossement à certains grands groupes, mais aussi une prise de participation de l'État. Celui-ci, à mon sens, n'a pas été au bout de sa démarche. En 2004, il était intervenu à hauteur de 800 millions d'euros, engrangeant deux ans plus tard 2,3 milliards avec la revente de ses parts : nous parlons d'un rendement supérieur à celui d'un livret de Caisse d'épargne... Il ne s'agissait donc pas, pour l'État, de jeter l'argent par les fenêtres mais d'investir dans une société dont la situation, aux dires mêmes de M. Kron, est saine à court et moyen terme. Les seuls problèmes qui se posaient concernaient, d'une part, les turbines à gaz et, de l'autre, le manque de « cash » lié au rachat du pôle *grid* d'Areva ; mais c'était seulement un mauvais passage que l'on pouvait surmonter par des arrangements appropriés.

Les 4 millions touchés par M. Kron ne me choquent pas outre mesure : après tout, ils correspondent aux droits prévus par le code du travail. Que les actionnaires prennent leur part ; que 2 000 personnes se distribuent 60 millions d'euros, pourquoi pas. Mais jamais l'on a évoqué l'avenir des salariés ; or l'an dernier les salaires au sein du groupe, en France, n'ont augmenté que de 1 %, et ont même stagné pour les cadres. Parmi les non-cadres, on est allé jusqu'à inventer une expression, le « zéro économique » ; autrement dit, puisque vous avez bien travaillé, vous ne recevrez rien – est-ce à dire que les autres verraient leur rémunération diminuer ?...

La culture d'entreprise est pourtant forte chez les salariés, dont certains ont été employés de génération en génération. Nous n'aimons pas voir partir ainsi le nom de notre entreprise, sans parler du jugement que nous pouvons avoir en tant que citoyens, Alstom étant un fleuron de notre industrie dans des secteurs vitaux pour l'État, l'énergie, mais aussi les transports.

Le CCE a été consulté sur la charte en vue du Forum européen, mais seulement le 28 février. Or certains clients, qui veulent savoir à qui ils achèteront leurs centrales, retiennent leur signature, si bien que les pertes de cash ont été lourdes.

Quant à la propriété intellectuelle, je ne connaissais pas la clause évoquée. Je rappelle néanmoins que c'est Alstom Switzerland, société suisse, qui détient les droits de propriété intellectuelle sur la turbine Arabelle ; de sorte que la joint-venture d'Alstom créée en Russie a dû racheter une partie de ces droits.

Pour les sous-traitants, la mode est aux achats dans les pays à bas coûts : travaillant moi-même au sein du service de *sourcing*, je suis conduit à chercher des fournisseurs en Pologne ou en Chine, laquelle a cependant perdu son attractivité en raison de la parité du dollar. Récemment j'ai ainsi passé commande, aux Pays-Bas, de matériels vendus moins chers qu'en Chine, avec un risque industriel de surcroît moindre. Les achats de proximité ont mauvaise réputation ; mais acheter en Chine ou en Inde comporte des risques, il ne faut pas l'oublier : au final, cela ne fait sans doute pas gagner d'argent. La direction veut délocaliser en Pologne la fabrication des petits alternateurs, aujourd'hui fabriqués à Belfort. Des chiffreages ont été réalisés, mais l'on peut s'interroger sur leur vérité : sans frais à bord, les prix français sont plus compétitifs – vérité qui n'est pas bonne à dire au vu de décisions plus politiques qu'économiques.

Quoi qu'il en soit, General Electric a déboursé 12,35 milliards d'euros dans l'opération ; le dossier a été médiatisé et des joint-ventures ont été créées. Mais tout cela relève de la communication car, en réalité, il s'agit d'une vente en deux temps : une première partie aujourd'hui ; une seconde dans trois ans. Alstom aura alors disparu : il ne restera que General Electric.

**M. Christian Garnier.** Beaucoup de questions se recoupent. Sur le « plan C », nous avons constitué, avec l'aide d'un cabinet d'experts, un dossier détaillé qui fut remis au ministre. On peut discuter des raisons qui ont conduit à la situation actuelle, et nous n'avons pas manqué de le faire auprès de nos dirigeants. Vous vous dites surpris par le décalage de leur discours mais, pour ce qui nous concerne, nous en avons l'habitude... De fait, à en croire Patrick Kron, notre PDG, « tout va très bien, madame la marquise ! »

Le « plan C » partait du constat simple que le groupe, ayant à traverser une passe financière délicate, avait besoin d'une intervention de l'État, y compris *via* une augmentation de capital et une renégociation de la dette, mais seulement dans l'objectif de faire valoir l'intérêt général, non pour satisfaire des intérêts particuliers. On ne saurait donner carte blanche à des dirigeants qui, en dix ans, ont à ce point dégradé la situation financière et industrielle de l'entreprise ; à telle enseigne que la SNCF envisage de la convoquer pour lui faire valider une pénalité de retard de 100 millions d'euros ! Il ne suffit pas de signer des contrats : encore faut-il respecter le cahier des charges dans les délais impartis. Le problème du Régiolis, c'est que l'établissement de Reichshoffen ne dispose pas des moyens industriels et humains de respecter le cahier des charges. Alstom Transport achète 70 % de sa production à l'étranger ; et par « production » j'entends l'ensemble de la chaîne, depuis la conception et les études jusqu'à la fabrication et la livraison. Aussi certains sous-traitants se retrouvent-ils dans de graves difficultés. Les grands donneurs d'ordre – dont Bombardier fait aussi partie, d'ailleurs – fixent les prix car ils sont dans une situation de quasi-monopole. Lorsqu'un intérieuriste de train fait faillite suite à un impayé d'Alstom, il ne peut livrer son matériel ; de sorte que c'est le train lui-même qui ne peut être livré à temps ; d'où les pénalités de retard.

Celles-ci s'élèvent, pour le dernier exercice comptable – calculé du 1<sup>er</sup> avril au 31 mars, selon les standards anglo-saxons – à 360 millions d'euros, alors que, dans le même temps, les dividendes versés aux actionnaires ont augmenté de 30 %. Cette entreprise est une vraie gabegie financière, sans parler des amendes pour corruption. Nous commençons en effet à découvrir qu'en plus d'être des incompetents notoires, nos dirigeants sont des corrompus : si le groupe s'est vu infliger une telle amende aux États-Unis, ce n'est certainement pas parce qu'ils avaient oublié de refermer la porte derrière eux...

La réflexion sur la prolongation de la durée de vie des centrales, qui ne se fera pas avec des rustines, peut représenter l'avenir d'Alstom ; mais la confier à General Electric revient à lui laisser les mains libres sur cette question. Les brevets, dans le domaine de l'énergie, sont en Suisse ; ceux qui concernent les transports sont en France, mais au sein d'une filiale dédiée, qui gère aussi la recherche et développement – que le groupe pourra demain, s'il le souhaite, délocaliser au Kazakhstan.

Avec l'argent généré par ses profits, Alstom a construit au Kazakhstan, au Brésil, en Afrique du Sud et beaucoup en Inde, où nos dirigeants délocalisent la signalisation ferroviaire, fondamentale pour tous les types de transport – urbains, suburbains ou à grande vitesse. Or, en matière de signalisation, Alstom travaille pour de grandes entreprises publiques, la RATP ou la SNCF. De deux choses l'une : ou l'on se donne les moyens de faire valoir l'intérêt général, donc d'utiliser au mieux l'argent des contribuables et celui d'EDF, ou l'on continue à alimenter les intérêts privés. En cinq ans, 1,5 milliard d'euros de dividendes ont été distribués ; et voici que la situation financière, nous dit-on, impose la vente d'une partie de l'entreprise...

Notre PDG nous a d'ailleurs annoncé que le projet de vendre 30 % d'Alstom Transport à un investisseur privé restait d'actualité ; par le fait, la société qui récoltera l'argent de cette vente n'est pas Alstom Transport mais la holding. Toutes les autres filiales de transport, en Belgique, en Espagne, en Italie et en Russie, ont été regroupées au sein d'une même structure, dont le siège social est établi aux Pays-Bas – puisqu'il ne peut l'être ni au Brésil, ni aux États-Unis, ni au Royaume-Uni, où le groupe est traduit en justice pour corruption –, certainement pour le charme des canaux d'Amsterdam et non pour des raisons fiscales... Demain, cette filiale pourra tout à fait décider de refuser des commandes en France.

Alstom a reçu une commande d'un montant de 2 milliards d'euros pour des métros dont les châssis sont fabriqués en Pologne : ce sont le STIF, la RATP, autrement dit nos impôts qui les paient. Notre PDG a l'air de dire qu'il est entré comme par hasard dans la salle où se réunissait le conseil d'administration, lequel venait de lui attribuer un bonus de 4 millions d'euros : il faudrait cesser de nous prendre pour ce que nous ne sommes pas... Pendant ce temps, à Valenciennes, les salariés font grève pour obtenir du matériel leur permettant de travailler dans de bonnes conditions.

Au sein du pôle énergie, il y a longtemps que tout ce qui concourt à faire une centrale a été délocalisé – la dernière délocalisation en date a été celle des ailettes, désormais fabriquées en Suisse après l'avoir été à Belfort. Quant aux 1 000 emplois promis par M. Immelt et Mme Gaymard, ils correspondent en réalité à des postes supprimés en Suisse et transférés en France.

Alstom est capable de fabriquer des doubles locomotives de fret, y compris des locomotives bimodes, fonctionnant à la fois au diesel et à l'électricité – d'ailleurs, le train qui, avant le TGV, reliait la garde de l'est à Belfort était tiré par une locomotive au diesel. Encore

faut-il, de la part de l'État comme de la SNCF, une volonté politique de réactiver le fret. Or, si j'ai bien compris, des TER vont disparaître au profit de cars alors que, de l'aveu même de la fédération patronale des sociétés de poids lourds, la présence de camions supplémentaires sur les routes rendrait la circulation impossible.

Bref, nous défendons l'intérêt général pour nos industries, nos savoir-faire et nos technologies. Le TGV du futur, par exemple, n'est pas une vue de l'esprit. Les salariés d'Alstom sont au cœur de ces questions. Que penser, dans ces conditions, d'un PDG qui, le 25 avril, déclare qu'il n'a rien à nous dire et, le 28, convoque un conseil d'administration se jouant du sort de 93 000 salariés ? La dernière fois que j'ai cru mon PDG, c'est lorsqu'il n'a rien dit...

Le TGV du futur, disais-je, fait partie des trente-quatre projets développés par les équipes du ministère autrefois, et auxquels les équipes d'Alstom avaient collaboré. Il consommera 20 % d'énergie en moins, car la taille de sa locomotive sera réduite de moitié grâce au moteur à aimants permanents, plus puissant et moins consommateur. Qui dit locomotive plus petite, d'ailleurs, dit aussi plus de place et de confort pour les voyageurs. Ce projet existe donc ; il a été discuté entre les équipes de la SNCF et d'Alstom ; mais encore faut-il se donner les moyens de le mener à bien. Depuis cinq ans, la direction d'Alstom applique la sélectivité de l'offre. Autrement dit, en deçà d'un certain seuil de rentabilité, elle décline les offres. Nous ne sommes pas les « collaborateurs » de nos dirigeants, quoi qu'ils en disent, car nous nous battons pour faire valoir l'intérêt général. Si l'État avait investi 2,5 milliards d'euros dans le capital d'Alstom, y compris en rachetant les actions de Bouygues, dont 1 milliard pour augmenter le capital, nous n'en serions pas arrivés à la situation que nous connaissons, la cession d'un fleuron de notre industrie, notamment nucléaire, aux Américains – contre lesquels je n'ai rien en tant que tels, bien entendu.

La CGT a voté contre le projet lors du Forum européen ; au début elle fut la seule mais, au final, on dénombrait cinq votes contre et douze abstentions ; si bien qu'avec seulement quinze voix en sa faveur sur un total de trente-quatre, l'accord n'a été approuvé qu'à une majorité très relative. À ma connaissance, aucun CCE, en France, n'a émis un avis favorable. Au reste, on nous a menti par omission, c'est-à-dire qu'on nous a menti tout court puisque, aux 12,35 milliards d'euros, il convient de retrancher 2 milliards qu'Alstom devra décaisser de son pôle énergie. Nous nous efforçons, depuis avril dernier, de briser le mur derrière lequel on nous cache ces réalités mais, pour l'heure, nous n'y sommes pas encore parvenus. Si la représentation nationale n'a pas tous les éléments, nous ne les avons pas non plus ; il a fallu que, avec FO, nous assignions notre direction en justice, en juin dernier, pour qu'elle daigne informer les instances représentatives du personnel (IRP) ! Dans quel pays vivons-nous ? Si vous ne réclamez pas l'application de la loi, nous avait-on répondu en substance, on ne l'appliquera pas...

GE a ensuite tenté de faire signer une charte, en France, pour valider l'accord conclu avec Alstom : nous nous y sommes fermement opposés ; d'ailleurs la charte se résumait à un rappel du code du travail en matière d'information et de consultation des représentants du personnel. Elle était donc inutile. Bref, on cherche à nous « enfumer », si vous me passez l'expression.

La continuité de l'État, de mon point de vue, ne doit pas être rompue par des changements ministériels ; en l'occurrence, l'État s'était engagé sur un accord tripartite avec Bouygues et Alstom, en plus de l'accord entre Alstom et GE, et sur une offre émanant de Siemens et Mitsubishi.

Quant à l'OPA, elle ne sera pas nécessaire si, comme je le crois, l'ensemble du pôle transport est cédé et 30 % du capital placé en bourse. Si l'État entre au capital – ce qui ne serait pas de nature à nous rassurer, car il vaut mieux prévenir que guérir –, disent les dirigeants, il faudra trouver un nouveau partenaire privé dont l'intérêt devra dépasser celui de l'État, de façon qu'ils continuent de tenir les rênes. Qu'advierait-il si nous ne saissions pas la justice, si nous ne mobilisions pas les salariés, les services du ministère – en manifestant devant Bercy – et la représentation nationale ?

Sur l'emploi, la seule garantie prise par GE est de ne s'être engagé à rien, qu'il s'agisse du maintien des postes, des établissements, des savoir-faire et surtout des technologies. Le siège social d'Alstom Renewable, nous dit-on, sera basé à Paris ; mais rien n'indique qu'il ne se résumera pas à la présence de Jérôme Péresse, assisté par une secrétaire, et à deux boîtes aux lettres. En tout état de cause, la direction de GE n'a pas caché son intérêt pour cette activité qu'elle entend rapatrier aux États-Unis. Si Jeffrey Immelt est le conseiller du Président Obama sur les questions industrielles, à Bercy, celui qui, avec l'Agence des participations de l'État, fut en charge du dossier relatif à une éventuelle entrée de l'État au capital est désormais dirigeant de la Bank of America Merrill Lynch, première conseillère d'Alstom dans l'opération menée avec GE. Nous sommes en droit de nous poser des questions sur l'impartialité de certains...

Reste que le groupe Alstom a un avenir. L'Agence internationale de l'énergie a rendu son rapport, très volumineux, en 2013 : je vous invite à le lire, d'autant qu'elle produit rarement ce genre de document ; il indique que, pour maintenir l'accès à l'énergie à son niveau actuel dans le monde, 45 000 milliards de dollars d'investissements seront nécessaires dans les dix prochaines années, soit 4 500 milliards par an. On conçoit, dans ces conditions, l'intérêt de General Electric pour Alstom ; car on pouvait légitimement s'interroger sur le rachat, pour 12,35 milliards d'euros, d'un groupe dont la capitalisation boursière n'atteint que 8 milliards. L'explication est simple : si l'activité est aujourd'hui en baisse, elle est amenée à repartir à un rythme soutenu. Il y a deux jours, Alstom a ainsi conclu un contrat de 520 millions d'euros pour une centrale ultra-critique en Thaïlande. Pour ma part, je ne déciderais d'aucun achat en Chine ; en revanche, si la Chine a besoin de technologies pour développer ses systèmes, cela ne me gêne pas que nous les lui fournissions. Je ne vois pas l'intérêt de délocaliser des fabrications en Chine, en Inde, en Russie ou au Kazakhstan si c'est pour les faire revenir sur le territoire national afin de leur apposer l'étiquette « Alstom », *via* un bureau d'étude employant quatre personnes. Cela n'est pas de la stratégie industrielle mais de la stratégie financière, développée avec de l'argent public.

Pardon, monsieur le président, d'avoir été un peu long. Je tiens notre projet de « plan C » à la disposition de votre commission.

**M. Laurent Desgeorge.** À part toucher des dividendes, Bouygues, détenteur de 29,4 % des parts, n'a pas fait grand-chose pour Alstom. Bien que ce groupe soit leader dans le secteur, il n'a jamais livré de béton pour les centrales d'Alstom depuis qu'il en est devenu actionnaire. Sa démarche est donc purement financière.

Parmi les IRP, seul le Forum européen a été consulté ; il est constitué de toutes les sociétés d'Alstom en Europe, y compris en Suisse bien que celle-ci ne fasse pas partie de l'Union. Au sein de cette instance, une charte a en effet été signée par quelques organisations syndicales – pas la CGT, comme on vient de le rappeler –, dont la nôtre, qui l'a fait pour obtenir des informations, même si le document n'est pas « bordé ». De fait, la direction

d'Alstom a décidé que le Forum européen serait la seule instance informée du montage avec GE.

Nous estimions, de notre côté, que les instances franco-françaises devaient aussi être informées, sinon consultées ; d'où la définition d'un accord de méthode pour lier le Forum européen aux sociétés françaises : nous avons déjà pu obtenir des informations par ce canal, bien que l'accord n'ait pas encore été signé. En tout état de cause, nous sommes seulement informés, très tardivement, et non consultés.

Si GE s'empare du pôle énergie, ne subsistera en effet, dans le giron d'Alstom, que le pôle transport. Le 11 mars dernier, M. Kron a déclaré que le prix de vente s'élevait à 12,55 milliards d'euros et non à 12,35 milliards – en vertu d'un tour de passe-passe automatique. Quoi qu'il en soit la dette, qui atteint aujourd'hui 3,2 milliards, retombera à zéro si une partie du produit de la vente lui est affectée. De plus, il faudra encore déduire de ce produit l'acquisition des coentreprises par Alstom Transport – ou Alstom « restant » –, pour un montant de quelque 2,5 milliards d'euros, ainsi que l'achat du pôle signalisation de GE, pour 600 millions. J'ajoute que, aux termes de l'accord conclu entre M. Immelt et M. Kron, la trésorerie, de 1,9 milliard, a été figée. *In fine*, si l'on prend de surcroît en compte le versement de dividendes, il ne reste donc rien dans les caisses.

L'accord prévoit une possibilité de sortie des coentreprises au bout de trois ou cinq ans, selon les cas ; mais seule la coentreprise dédiée aux renouvelables pourra être acquise par Alstom, au bout de trois ans, à hauteur de 60 à 100 %.

S'agissant de la turbine Arabelle, les brevets sont en effet en Suisse, ce qui me laisse dubitatif car cela limite les possibilités pour la France, même si l'État peut agir à travers sa gouvernance.

Quant à l'éolien, il est, pour 80 %, d'origine terrestre et implanté aux États-Unis. Le rapatriement de ce pôle au sein d'Alstom ne changera donc pas grand-chose. GE, en revanche, n'a développé aucune activité dans le offshore, contrairement à Alstom. Les premiers contrats ont été signés en ce domaine, mais nous nourrissons les plus grandes craintes pour l'avenir.

Le rachat des fonctions support par GE nous préoccupe également. Les 1 000 emplois promis, eux, seront bel et bien créés en France par GE seul. Aux termes de l'accord, si le delta n'est pas atteint trois ans après la signature du chèque de 12,35 milliards d'euros, les effectifs feront l'objet d'un examen détaillé. Les créations de poste consécutives aux départs, par exemple à la retraite, viendront en plus ; si bien que ce sont au total 1 600 emplois qui pourraient être créés : Mme Clara Gaymard l'a confirmé. En cas de non-respect de ces objectifs, l'amende s'élèverait à 50 000 euros par poste non créé.

Les commandes sont effectivement nécessaires pour faire vivre, non seulement le groupe, mais aussi ses prestataires français, que toute délocalisation laisserait donc « sur la paille ».

Tout s'est passé très vite. En avril 2014, on annonçait des alliances ; aujourd'hui, nous découvrons qu'il s'agit plutôt de vendre 70 % du groupe à l'un de ses concurrents : à la place de ses dirigeants, j'interpréteraï cela comme une défaite. L'opération fut avalisée par le Forum européen en l'espace d'un mois seulement ; cela me semble lamentable pour une affaire de cette importance. Au niveau français, nous avons essayé d'obtenir le plus d'informations possible, mais GE s'est toujours refusé à les communiquer, n'ouvrant la voie

aux expertises qu'il y a quinze jours. Beaucoup trop de questions restent sans réponse ; aussi me paraît-il important, monsieur le président, que votre commission convoque les directions de GE et d'Alstom pour une nouvelle audition.

**M. le président François Brottes.** Merci pour la franchise de vos propos. Compte tenu du nombre de questions en suspens, je vous confirme que cette audition ne restera pas sans suite.



## **Membres présents ou excusés**

### **Commission des affaires économiques**

Réunion du mardi 17 mars 2015 à 17 heures

*Présents.* - M. Yves Blein, Mme Michèle Bonneton, M. François Brottes, M. André Chassaigne, M. Dino Cinieri, Mme Jeanine Dubié, Mme Corinne Erhel, Mme Marie-Hélène Fabre, M. Daniel Fasquelle, M. Daniel Goldberg, M. Jean Grellier, M. Antoine Herth, M. Jean-Luc Laurent, Mme Annick Le Loch, Mme Marie-Lou Marcel, M. Jean-Claude Mathis, M. Yannick Moreau, M. Hervé Pellois, Mme Béatrice Santais, M. Jean-Charles Taugourdeau, Mme Clotilde Valter

*Excusés.* - M. Damien Abad, M. Marcel Bonnot, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Laure de La Raudière, Mme Frédérique Massat, M. Kléber Mesquida