

Alcatel veut délocaliser sa recherche

Le groupe de télécoms Alcatel sort de deux plans sociaux, mais envisage de continuer à réduire ses coûts en effectifs, en délocalisation vers l'étranger certains de ses centres de Recherche & Développement. Inquiets, les élus s'organisent.

« **N**ous avons 90 centres de Recherche & Développement, c'est beaucoup. Il faut dilater la R & D là où elle est moins chère et la contracter là où elle est le plus. » Le 24 septembre dernier, Serge Tchuruk, P-DG du groupe français Alcatel (ex-Compagnie générale d'électricité, CGE), donnait le coup d'envoi d'une nouvelle stratégie de diminution des coûts. Après ses usines, ce géant mondial des télécoms s'apprête à délocaliser un certain nombre de ses unités de Recherche et Développement (R & D). Autrement dit, ce qui fait l'intelligence de l'entreprise. Vers quelle destination ? Des pays moins chers (Roumanie) ou émergents (Chine, Inde). Fondée sur l'argument selon laquelle la matière grise coûte trop cher en Europe (en France en particulier), cette nouvelle orientation suscite de fortes dissensions dans le groupe, y compris au sein de la direction. Dans le détail, rien n'est encore arrêté. Les premières décisions seront prises dans le courant du mois. Et les arbitrages entre les différents sites d'Alcatel, rendus. « On connaîtra alors l'ampleur des changements. Les réductions d'effectifs risquent de se concentrer en région parisienne », prévient ce connaisseur du dossier.

DEUX SITES DÉJÀ DUREMENT TOUCHÉS

Dans l'Essonne où se trouvent deux unités d'Alcatel-CIT, à Nozay et Marcoussis, les élus locaux de tous bords politiques suivent le dossier de très près. Ici particulièrement, les plaies engendrées par les deux plans sociaux (1 500 suppressions d'emploi entre 2003 et 2004), ne sont pas encore cicatrisées. D'après le syndicat CFE-CGC, le site de Marcoussis a perdu 11 % de ses effectifs opérationnels depuis la fin 2003. Et celui de Nozay : - 8,6 %. Deux sites parmi les plus durement touchés.

Face à ces craintes de nouvelle compression des effectifs, la députée de la circonscription, Nathalie Kosciusko-Morizet (UMP) a interpellé

ces jours-ci le ministre délégué à l'industrie, Patrick Devedjian, à ce sujet. Pour l'élue essonnoise, l'idée d'une délocalisation de l'ensemble de la Recherche & Développement semble « très contestable » pour deux raisons. D'une part, le rachat ces derniers mois par Alcatel de sociétés nord-américaines montre que sa capacité d'innovation en France « semble sous-utilisée ». D'autre part, Alcatel, « qui est certes une entreprise privée » bénéficie des aides à l'exportation, rappelle l'élue essonnoise, ainsi que d'« arbitrages favorables de l'Etat dans l'organisation de la concurrence sur le marché des télécom ou des satellites ». A ce titre, l'entreprise a donc « quelques comptes à rendre à la collectivité ».

« RASSUREZ LES SALARIÉS »

Maire de Marcoussis et conseiller régional d'Ile-de-France, Olivier Thomas (Ps) partage l'inquiétude de la députée. Sa position se résume en un mot : « Vigilance. » A première vue, le site de Marcoussis ne figure pas parmi les plus menacés. Ici, on invente, entre autres, la prochaine génération de composants optiques, avec un autre groupe, Thalès. Dans le doute, les élus de la circonscription, du Département et de la Région travaillent avec Alcatel-CIT, afin de préparer l'avenir. Objectif : faire venir de nouvelles entreprises, pour ne pas tout attendre d'Alcatel. Celle-ci l'a bien compris, en ouvrant grandement les portes de son site longtemps classé "confidentiel recherche". Illustration de ce partenariat : la création, avec le Département, d'une pépinière de start-up spécialisées dans le high-tech : Innov' Valley. Malgré ce travail en commun, Olivier Thomas reste lucide : « Leur souci, c'est l'entreprise. Le nôtre, c'est l'emploi. »

Du côté des syndicats, l'heure est à nouveau à la préoccupation. « Monsieur le président, montrez aux ingénieurs d'Alcatel que le développement de notre groupe en Chine et en Inde correspond bien à une logique de développement des marchés internationaux et pas seulement à une logique de baisse des coûts de personnel R & D », écrit Bertrand Lapraye, du syndicat CFE-CGC.

Le responsable syndical a demandé et obtenu l'ouverture de négociations au niveau du groupe, comme le prévoit la loi de Moderni-

sation sociale, sur la répartition des effectifs en Recherche et Développement. « Rassurez les salariés français », lance-t-il au président de Tchuruk. Localement, le syndicaliste a bien une idée pour assurer la pérennité des sites de Nozay et Marcoussis : « Il faut réaliser la fusion juridique des deux pôles pour atteindre la taille critique qui nous permettrait de rapatrier les activités de Mco (le groupe mobile, notamment la radio). »

Son collègue de la CFDT, Gérard Mantoan, ne considère pas que les sites essonnais de R & D sont à proprement parler menacés de fermeture. « Ils sont stratégiques, dit-il. Le groupe ne peut pas se permettre de mettre en péril ce savoir-faire. » En revanche, certains produits en

fin de vie commerciale ne justifient plus forcément la présence d'une équipe de recherche. Ces travaux-là risquent de partir vers l'Asie, avec leurs ingénieurs. Autant de réductions d'effectifs qui s'annoncent. « Les centres de recherches à l'étranger sont là pour prendre le relais. Ils sont prêts. Ça arrivera. On le sait, mais on se battra », prévient le responsable syndical. Alcatel n'en a pas fini avec ses conflits sociaux, même si la couleur avait été annoncée dès juin 2001, par son P-DG Serge Tchuruk : « Je vois Alcatel comme une entreprise sans usine. » Il ne reste effectivement plus qu'une seule usine d'assemblage en France, qui se trouve en Normandie... A quand les re-localisations ?

Stéphane Piraud

La direction d'Alcatel-CIT : « La tendance est à la baisse des effectifs »

Entretien avec Olivier Calemard, directeur général d'Alcatel-CIT, implantée à Nozay et Marcoussis.

- Le Républicain : pour quelles raisons envisagez-vous de délocaliser certains de vos centres de recherche ?

- Olivier Calemard : Nous n'avons pas l'intention de délocaliser nos centres de recherche, mais nous sommes confrontés à un problème de compétitivité de nos services de Recherche & Développement, au niveau du groupe. La recherche fait partie de nos spécialités notre cœur de métier. Il est hors de question d'arrêter ce métier, mais nous devons faire face à une concurrence internationale féroce, notamment de la part de l'Asie où les coûts sont plus faibles.

- Quelle est votre stratégie ?

- Délocaliser la R & D simple, à faible valeur ajoutée, vers ces pays à bas coûts. Et renforcer la R & D haut de gamme dans les pays où les coûts sont élevés, c'est-à-dire en Europe et notamment en France. Il faut rétablir l'équilibre : 40 % de notre recherche se fait en France, alors que le marché intérieur ne représente que 10 % de notre chiffre d'affaires. Dans le même temps, nous devons nous rapprocher de nos clients. Par exemple, la Chine. Il est indispensable d'y être présent. Demain, ce marché sera plus important que celui des Etats-Unis. Il y aura de la donc des activités importantes de R & D dans ce pays, mais la majorité de la recherche à forte valeur ajoutée restera largement concentrée en Europe.

- Que peuvent craindre les salariés des sites de

Nozay et de Marcoussis ?

- Ils ne doivent pas être inquiets pour leurs emplois à court terme. Maintenant, la tendance générale est à la baisse des effectifs, chez nous comme chez nos concurrents. Nos équipes essonniennes restent incontournables dans notre dispositif. De toute façon, aucune décision ne sera prise brutalement. La diminution des effectifs se fera progressivement, en toute transparence. Les syndicats sont informés. Et avec les élus locaux, nous travaillons contribuons à créer sur nos sites là où nous sommes implantés des pôles de compétitivité, orientés sur les nouvelles technologies, notamment de l'optique. On avance.

- Dans quel cas une équipe de recherche se verrait signifier la fin de sa mission ?

- On ne peut rien affirmer. Cela pourrait arriver. Par exemple, à Nozay, les systèmes de transmission contiennent des sous-éléments systèmes qui arrivent en fin de vie phase de maintenance. Ces sous-systèmes-là, on ne s'interdira pas de les transférer en Roumanie ou en Asie. Les petites équipes de dix à quinze personnes qui s'occupaient de la maintenance travaillaient sur un tel projet, pourraient être affectées à de nouvelles missions à plus forte valeur ajoutée, tout en restant sur le site. Je comprends que les gens s'interrogent. Mais on ne peut éluder certaines réalités. Ce sont des problèmes qui peuvent doivent se régler de façon responsable. J'irai à Nozay le redire, comme je l'ai dit il y a quelques semaines à Marcoussis.

Propos recueillis par S. P.

Balade pédagogique sur la Francilienne

Plusieurs chantiers en France ont été ouverts au public, samedi dernier. Dans l'Essonne, c'est l'imposant chantier d'aménagement de la Francilienne, entre la N 7 et la D 33, qui a livré tous ses secrets. Le public a répondu présent à l'invitation de la Direction départementale de l'équipement (DDE).

« C'est pas pour demain ! » Gérard écoute attentivement les explications, parfois un peu techniques, des responsables des travaux d'élargissement de la Francilienne. Mais rapidement, noyé sous les chiffres, de millions d'euros en tonnes de bétons, il regarde autour de lui et assène cette évidence. Oui, ce n'est pas pour demain. Ni même pour après demain. La mise en service de la Francilienne modernisée est en effet prévue pour le premier semestre 2009.

150 MILLIONS D'EUROS

Pour autant, les visiteurs, en grande partie des riverains des communes environnantes, manifestent déjà un réel intérêt, et quelques craintes pour certains, autour de ce projet démesuré qui coûtera 150 millions d'euros (coût total des travaux sur la liaison A 5/A 6, NDLR). Il est vrai que si l'on ne considère que la portion comprise entre la N 7, à Evry et Corbeil, et la D 33, à Etiolles et Saint-Germain-les-Corbeil, la mise en service du passage à deux fois trois voies sur la Seine sera effective un peu plus tôt, vers 2006. Un travail rendu nécessaire par l'explosion du trafic sur cette zone. « Le pont de Seine est saturé avec un flux, à ce jour, de près de 100 000 véhicules par jour, explique Philippe Renier, adjoint aux services des travaux routiers et autoroutiers de la direction départementale de l'équipement. De plus, une augmentation de 50 % du trafic est prévue sur cette section d'ici à 2015, en raison d'une crois-



D'ordinaire, les piétons évitent de s'aventurer sur la Francilienne. Samedi dernier, ils y ont été invités pour constater l'avancée des travaux et la complexité de ce vaste chantier.

sance démographique forte et de l'attrait économique de la zone ». La configuration initiale de la Francilienne autour de la Seine est donc aujourd'hui obsolète. Cet axe de liaison, conçu à l'origine pour relier entre elles les villes nouvelles (Marne-la-Vallée-Sénart, Evry, Saint-Quentin en Yvelines et Cergy-Pontoise), est devenue au fil des années un axe de desserte locale important : sept échangeurs sur 9 km entre l'A 6 et l'A 5.

Mais si les échangeurs sont toujours là, le nombre de véhicules qui les empruntent sont de plus en plus nombreux. « D'une façon générale en Ile-de-France, ce sont les déplacements de rocade, de banlieue à banlieue, qui se développent le plus, poursuit Philippe Renier. Et ils sont difficiles à satisfaire en transports en commun ». Entre 1975 et 1990, la croissance démographique a explosé dans le secteur :

+ 75 % sur les huit communes desservies par la N 104 entre l'A 6 et l'A 5, contre 30 % pour tout le département de l'Essonne. L'élargissement à deux fois trois voies était donc devenu une obligation. Il avait d'ailleurs été anticipé dès l'origine du projet, avec la création de travées inutilisées sous les ponts, de terrains délaissés importants côté sud de l'axe et d'un terre-plein central très large. Les visiteurs du chantier ont également pu se rendre compte du programme d'insertion environnementale de ce vaste projet, et notamment de la gestion de l'eau qui s'écoule de la Francilienne. Aujourd'hui, l'eau chargée de polluants est rejetée directement dans la Seine. Une aire de stockage de 11 000 m³ est en train de sortir de terre, et toutes les eaux de ruissellement seront, demain, traitées et dépolluées.

Raphaël Pierre

Fin des travaux d'élargissement de la Francilienne en 2009



Le chantier a démarré en 2001. L'objectif est de faire passer la Francilienne de 2 x 2 voies à 2 x 3 voies sur cette portion de chaussée comprise entre les échangeurs menant vers l'A 6 et l'A 5. Avec 4 600 véhicules par heure aux heures de pointe, le trafic a atteint un point de saturation. (document DDE)

Inscrit dans le contrat de plan Etat-région, le programme de passage de la Francilienne à 2 X 3 voies entre les échangeurs amenant vers l'A6 et l'A5 (voir document ci-dessus) s'étale sur huit ans, entre 2001 et 2009. La première tranche porte sur la portion de Francilienne définie entre la RN 7 et la RN 448 (secteur Evry-Corbeil), pour une mise en service en mi-2006. La seconde entre la RN 448 et la RD 33 (secteur Ettilles-Saint-Germain-lès-Corbeil). Fin des

travaux prévue en 2009. En dépit de difficultés financières (lire ci-dessus), les travaux n'accusent aucun retard, réaffirme la Dde, maître d'ouvrage du chantier.

• Pourquoi élargir la Francilienne à cet endroit ? Les études prouvent que le trafic entre l'A 6 et l'A 5 ne cesse d'augmenter depuis ces dernières années, atteignant un pic de 100 000 véhicules/jour. Sur les quelque 4 km entre la RN 7 et la RD 33, le trafic monte à 4 600 véhicules/heure, aux heures de pointe. Le niveau de saturation est dépassé : c'est le phénomène d'engorgement. Les raisons : une hausse des déplacements de banlieue à banlieue — notamment entre les deux Villes nouvelles — et une exposition démographique dans le secteur (+ 75 % entre 1975 et 1990). Le passage à 2 x 3 voies de la Francilienne à cet endroit était donc devenu une nécessité, prise en compte par l'Etat.

• Pourquoi des délais si longs ? 2001-2006 : cinq ans pour élargir une bande de 4 km comprise entre la RN 7 et la RN 448, c'est long. Un délai qui s'explique par la contrainte de ne pas fermer le trafic durant les travaux.

• Comment la DDE va-t-elle s'y prendre ? Aujourd'hui, la rocade comprend 2 x 2 voies. Le projet prévoit de la faire passer à 2 X 3 voies. Cet élargissement suppose donc de créer une sorte de Francilienne bis, parallèlement à l'existante, ainsi qu'un nouveau pont accolé à l'existant. Vers mi-2006, la circulation sera basculée sur la nouvelle voie. La dernière phase consistera à réhabiliter l'actuelle Francilienne, passablement usée. De part et d'autre, trois voies seront affectées à la circulation. Une voie sera aménagée en bande d'arrêt d'urgence.

• Faut-il craindre plus de bruits pour les riverains ? Des aménagements environnementaux sont prévus, tels que des murs anti-bruit en "béton-bois", des buttes et des écrans d'iso-

lation. Des écrans transparents seront installés sur le pont.

• Où vont partir les eaux de pluie ? Aujourd'hui, tout part directement à la Seine. Or, ces eaux de chaussée sont chargées en hydrocarbures et autres métaux lourds. Des nouveaux collecteurs et des fossés étanches seront aménagés. Trois bassins de décantation, équipés de déshuileurs seront créés, d'une capacité totale de 11 000 m³. Les eaux pluviales seront dépolluées avant d'être rejetées dans le fleuve.

S. P.

LE FINANCEMENT

Le chantier de l'élargissement de la Francilienne dans sa portion comprise entre l'A 6 et l'A 5 représente un coût de 99 millions d'euros, répartis comme suit :

- La Région : 64 millions d'euros (64,6 %)
- L'Etat : 27,4 millions d'euros (27,7 %)
- Le Département : 7,6 millions d'euros (7,7 %)

Écrivez-nous

Rubrique courrier des lecteurs

Le Républicain : Bd des Champs-Élysées
B.P. 76 - 91002 Evry Cedex
FAX : 01.69.36.58.18

