

RÉFLEXIONS SUR LES ACTIVITÉS DE CAF EN FRANCE ET SUR LE TRAMWAY DE JERUSALEM

AFPS - 11/02/2022

Le 08 août 2019, un consortium composé de l'espagnol CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) et de l'israélien Saphir était sélectionné pour la construction et l'exploitation de la 2ème phase du réseau de tramway de Jérusalem (ligne verte et extension de la ligne rouge). Il ne restait plus que deux consortia en lice, sur huit initialement, après les retraits de la plupart des entreprises non-israéliennes qui craignaient des risques juridiques et/ou réputationnels, dont les françaises Alstom et Meridiam. Le bénéfice pour CAF sur les 25 ans du contrat est estimé à ~1 milliard d'euros.

Les lignes concernées, qui relient des colonies israéliennes de Jérusalem Est entre elles (de Gilo au sud à Ramot au nord) et au centre ville de Jérusalem Ouest (voir aussi la carte jointe « Plan 3 lignes tram+ téléphérique Jérusalem (2018).docx »), et donc qui encouragent la colonisation de Jérusalem Est occupé, violent le droit international. Elles peuvent être considérées comme des crimes contre l'humanité.

La ligne verte du tramway de Jérusalem dans le contexte du réseau existant ou en construction



Pour cette raison, Saphir a été inclus dans la liste des entreprises dont l'activité est directement liée à la colonisation que le HCHR de l'ONU a publiée en février 2020. Depuis lors, CAF a fait l'objet d'un signalement par un groupe d'ONG demandant son inscription sur cette liste lors d'une prochaine révision.

En principe, CAF étant une entreprise espagnole basée au Pays basque, ses activités ne concernent pas ou peu les autorités françaises.

Cependant, ***CAF possède aussi depuis 2008 un site en France à Bagnères-de-Bigorre.***

Depuis la sélection de CAF pour le projet de tramway de Jérusalem, des militants français, y compris syndicaux, se sont mobilisés, surtout localement.

L'article qui suit montre que ce problème de soutien à, ou de complicité avec, une activité de colonisation ne concerne pas que les responsables locaux de ce site industriel.

Il concerne aussi les autorités françaises à différents niveaux (région, collectivités locales) qui sont déjà impliquées dans le développement de ce site par des subventions ou aides diverses.

Etant donnés les plans de développement très ambitieux de ***CAF qui souhaite faire de la France son « hub » européen*** à partir du site de Reichshoffen qu'il vient de racheter à Alstom, c'est maintenant ***au niveau national que se situent les risques de complicité de la France avec la colonisation de Jérusalem Est occupé.***

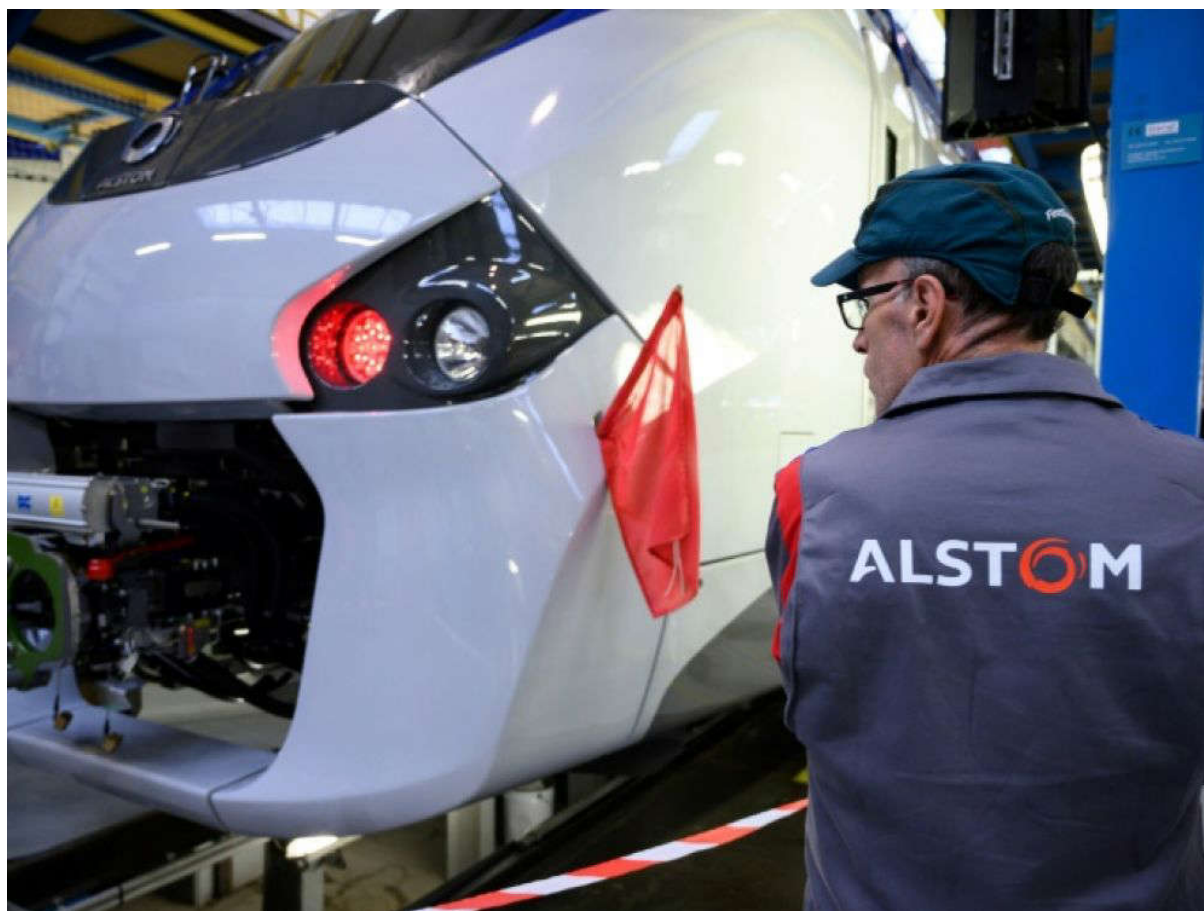
Or la France condamne officiellement la colonisation des territoires palestiniens occupés. Et le site du MEAE met d'ailleurs en garde les entreprises qui y feraient des affaires.

L'Etat français doit donc appliquer ses principes à ses relations avec CAF, et singulièrement éviter de financer ses activités tant que CAF reste impliqué dans le projet de tramway de Jérusalem, et il doit agir auprès de CAF, devenu opérateur économique en France pour l'amener à abandonner ses activités à Jérusalem Est occupé.

<https://www.msn.com/fr-fr/finance/other/face-au-géant-alstom-le-petit-poucet-caf-deviendra-grand/ar-AA Tigda?ocid=msedgntp>

Face au géant Alstom, le Petit Poucet CAF deviendra grand

Pauline Damour, 30/01/2022



© AFP/Archives - PATRICK HERTZOG Alstom

Présent dans l'Hexagone depuis 2008, l'équipementier ferroviaire basque s'y est d'abord positionné en rénovant du matériel... avant de décrocher les contrats de futurs trains avec la SNCF. De quoi inquiéter le géant Alstom.

A peine décèle-t-on les rails incrustés dans l'asphalte à la sortie de l'usine. La petite ligne de chemin de fer qui traversait autrefois Bagnères-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées) a été fermée dans les années 1980, ainsi que sa jolie gare ornée de briques rouges, reconvertie en maison de la santé. Venu s'installer en 2008 sur l'ancien site industriel du groupe familial Soulé, l'espagnol CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) fait donc transiter son matériel roulant sur des camions!

Pour transporter les rames du RER A de la RATP en cours de rénovation dans ses ateliers, il a ainsi fallu les scinder en cinq, puis les hisser sur des poids lourds et faire deux heures de route pour rejoindre la gare de Tarbes, à 20 kilomètres de là. "On prie pour que cela change bientôt, confie Alain Picard, le nouveau patron de la filiale française du groupe basque et transfuge de la SNCF. L'Etat, la région Occitanie et les collectivités locales sont d'accord pour remettre la voie en état. Des études sont en cours pour une ouverture fin 2023", espère-t-il, pressé de désenclaver son usine aux pieds des Pyrénées.

Usine du futur

Cinquième équipementier ferroviaire mondial avec 2,7 milliards de chiffre d'affaires, CAF est encore un Petit Poucet face au géant Alstom, sept fois plus gros. Niché à Beasain, à 40 kilomètres au sud de Saint-Sébastien, au cœur du Pays basque espagnol, le constructeur s'est surtout développé loin de ses bases. Il est présent dans une quarantaine de pays, en Arabie saoudite, au Royaume-Uni ou au Mexique, où il produit des métros, des trams et des trains de banlieue. Mais décidé à accélérer en France, le groupe investit 25 millions d'euros sur cinq ans pour moderniser son appareil industriel de ce côté-ci de la frontière.

Cela n'est d'ailleurs pas passé inaperçu à l'Elysée: en juillet dernier, de passage dans la région de sa grand-mère maternelle -à Mont-gaillard, le village voisin -, Emmanuel Macron s'est attardé dans les ateliers de CAF. "Il est resté trois heures avec nous", rapporte avec fierté Christophe Florin, chargé des opérations. "Ici, on construit l'usine du futur, lance cet ex-ingénieur d'Alstom, dévoilant deux robots à batteries électriques munis de petites roues et d'un vérin mobile capable de soulever un poids de plus de 60 tonnes. Cela permet de supprimer les ponts mobiles et les transbordeurs classiques, de gagner en espace et en flexibilité."

Objectif: multiplier par quatre la capacité du site tout en divisant par deux sa surface utile. Les effectifs - 157 salariés à Bagnères - doivent également rapidement grossir. Un nouveau DRH venu de l'agroalimentaire a pour mission d'embaucher une cinquantaine de personnes pour assurer les futures montées en charge.

Marché moins risqué

"CAF a choisi un chemin intelligent, observe Patrice Chasserieu, directeur du département du matériel roulant ferroviaire à la RATP. En se positionnant d'abord sur des marchés industriellement et financièrement moins risqués, notamment sur de la rénovation de matériels roulants, avant de pouvoir répondre à des contrats beaucoup plus exposés avec des enjeux et des critères d'exigence plus élevés."

Après la remise en état des rames du RER A doivent arriver les trains régionaux de la SNCF, qui remplaceront à partir de 2023 les Corail entre Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand. Un contrat de 700 millions d'euros qui avait suscité l'ire d'Alstom lors de son attribution à CAF en 2019, son PDG, Henri Poupart-Lafarge, accusant l'Etat "d'affaiblir la filière ferroviaire française".

L'année dernière, le mégacontrat de 2,5 milliards remporté pour la construction des futures rames du RER B a été encore plus rocambolesque. Il avait été jugé "non viable" par Alstom une fois Bombardier Transport tombé dans son escarcelle et les dessous de la négociation connus: CAF et le groupe canadien s'étaient en effet alliés pour l'emporter à des conditions intenable, selon le français. Furieuse, Valérie Pécresse, présidente de la région Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités, avait menacé de poursuivre Alstom en justice tandis que de l'autre côté de la frontière, les médias espagnols critiquaient "l'arrogance" du géant français incapable "de passer de la culture du monopole à celle de la libre concurrence".

Acquisition stratégique

Depuis, "les choses se sont apaisées", assure-t-on à Bagnères-de-Bigorre. "Les Espagnols n'ont aucun intérêt à entrer en guerre avec le leader du marché français et deuxième mondial, derrière le chinois CCR, souligne un consultant. CAF est un challenger agressif commercialement qui va grossir en France, ce qu'ont bien compris la RATP et la SNCF, qui veulent avoir une alternative à Alstom."

En novembre, la compagnie ferroviaire a d'ailleurs pesé de tout son poids en coulisses pour qu'Alstom cède son site de Reichshoffen (Bas-Rhin) et ses 760 salariés à CAF et non au tchèque Skoda (lire encadré). Une acquisition de 75 millions d'euros encore à finaliser et qui fera tripler son emprise industrielle dans l'Hexagone. "Notre part de marché n'est encore que de 10% en France, hors rachat du site alsacien, mais nous visons de 20 à 30% à terme", estime Alain Picard, alors que le carnet de commandes de la filiale française pèse déjà 25% de la partie matériel ferroviaire du groupe. Et il n'a pas fini d'augmenter. D'autres appels d'offres se profilent. Ceux des futurs trains de nuit et, à l'horizon 2023 ou 2024, le chantier de la rénovation du RER C.

Reichshoffen, future locomotive pour l'Europe

C'est l'outsider CAF qui s'est imposé. Contraint de céder des actifs pour des questions de concurrence après le rachat en février 2020 du canadien Bombardier Transport, Alstom a longuement tergiversé sur le choix du repreneur de son usine alsacienne de Reichshoffen. Il avait d'abord choisi le tchèque Skoda, mais celui-ci a jeté l'éponge. Il s'est alors replié sur l'espagnol CAF, un temps évincé de la course.

Un dossier complexe, car la cession, qui doit être avalisée par la Commission européenne, ne porte pas seulement sur le site et ses 760 salariés, mais également sur les carnets de commandes et les plateformes de fabrication des trains de banlieue Regiolis et Talent 3.

"La priorité de CAF sera d'en faire un site multiprojets, explique Alain Picard, le patron de la filiale française. C'est indispensable de le diversifier. Sa proximité avec l'Allemagne est aussi un avantage indéniable pour le développement futur de nos activités outre-Rhin." L'acquisition de cette usine récemment modernisée, pour laquelle le constructeur basque a déboursé 75 millions d'euros, va lui permettre de tripler quasiment son poids industriel dans l'Hexagone.

Le tout avec l'aval des salariés. "CAF est en train de gagner beaucoup de contrats et de grignoter des parts de marché, observe Daniel Dreger, porte-parole de l'intersyndicale CGT/CFE-CGC/FO de Reichshoffen. Ils ont une charge de travail plus importante par rapport à ce que Skoda pouvait nous amener, ce qui est rassurant pour l'avenir du site."

© Fournis par Challenges Usine Alstom de Reichshoffen. Le rachat du site alsacien va permettre à CAF de tripler son poids industriel en France.

Usine Alstom de Reichshoffen. Le rachat du site alsacien va permettre à CAF de tripler son poids industriel en France.

(G. Rolle/Réa)

NUMÉRO CINQ MONDIAL

- 2,78 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2020
- 8,8 milliards d'euros de commandes
- 13.000 salariés
- 40 pays couverts, dont les Etats-Unis, le Royaume-Uni, le Mexique, la France et l'Allemagne