

A Belfort, les « Alsthommes » soulagés mais vigilants

Rassurés par les annonces de l'Etat, les salariés craignent pour l'avenir du site à long terme

BELFORT - correspondant

A Belfort, pour parcourir les deux kilomètres séparant la porte des Trois-Chênes, l'entrée principale du site d'Alstom, et la préfecture amarrée en vieille ville, les syndicats ont ressorti une antiquité : une Peugeot 504 – un modèle 4x4 de couleur bleu électrique – dont l'arrière a été aménagé pour accueillir une sono.

C'est derrière elle qu'environ 250 salariés et syndicalistes, venus soutenir les « Alsthommes », se sont élançés, mardi 4 octobre vers 9h30, dans l'attente, fébriles et désabusés, des annonces du gouvernement et de la direction générale d'Alstom pour sauver le site belfortain. « Les annonces ? J'attends de voir... », lâche Jacques, à la retraite depuis cinq ans après avoir travaillé « quarante-cinq ans et trois mois » à la « Traction » (Alstom Transport).

Manifestation de soutien aux salariés d'Alstom, mardi 4 octobre, à Belfort.

SEBASTIEN BOZON/AFP



« On évoque la production de bus électriques ! Tant qu'on y est, pourquoi ne pas fabriquer des fers à repasser ! »

JACQUES
retraité Alstom

motrices TGV sur le site de Reichshoffen en Alsace serait supprimé. » Puis les annonces se multiplient et sont officialisées avant même la conférence de presse programmée à midi.

« On a gagné une bataille, pas la guerre », confie Olivier Kohler, représentant CFDT, à sa sortie de la préfecture. « Toutes les annonces qui viennent d'être faites, c'est une marche arrière toute de la part de la direction générale d'Alstom. Bien sûr, cela nous réjouit, mais restons vigilants, prudents. Certes, l'horizon vient de se dégager jusque 2020, mais l'avenir du site de Belfort n'est pas assuré sur le long terme. Après cette date, il faudra des commandes, à la fois en France et à l'exportation, pour faire vivre le site. En tout cas, nous, on ne lâchera pas le morceau. On montera à nouveau au créneau si nécessaire », souligne-t-il en rappelant l'existence d'un engagement écrit, signé conjointement par Christophe Sirugue et Henri Poupart-Lafarge.

« Commandes électoralistes »

« Je suis quand même sceptique. Parmi les hypothèses avancées ces dernières quarante-huit heures, on a évoqué la production de bus électriques, mais ce n'est pas le cœur de métier de Belfort. Tant qu'on y est, pourquoi ne pas fabriquer des fers à repasser ! Des commandes vont être annoncées, c'est sûr, mais ce ne seront que des commandes électoralistes. Sans la présidentielle de 2017, pensez-vous que Hollande et

Valls se démèneraient autant ? » Entre les slogans « Alstom vivra ! » et « Alstom, c'est Belfort et Belfort, c'est Alstom ! » crachés par la sono, Richard, 60 ans, un ancien salarié de PSA, retraité lui aussi, tient des propos sans concession à l'égard du personnel politique. « Je ne crois plus du tout à ces pro-

messes, à gauche comme à droite. Tous les politiques ne font que mentir. Souvenez-vous des hauts-fourneaux de Florange et de l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois. Nos gouvernants avaient promis de les tirer d'affaire. On voit le résultat avec, à Aulnay, des centaines de salariés toujours sur le car-

reau et dont on ne parle plus. » Matthieu, un fonctionnaire âgé de 52 ans, enchaîne : « Ce qui se passe actuellement était prévisible depuis la grande braderie de la branche énergie d'Alstom avec sa vente à General Electric. » Lui est né et a grandi dans la cité du Lion. « Quand j'étais enfant, il y avait

6 000 ou 7 000 salariés chez Alstom [ancien nom de l'entreprise]. A Belfort Nord, dans l'immeuble de cinq étages où j'habitais, au moins 70 % des logements étaient occupés par des salariés d'Alstom et de Bull, et par leurs familles. »

« Développer le fret »

Jacques reprend la parole : « Ce qu'il faut, c'est développer en France le fret ferroviaire. Voilà ce qui donnera du travail à Belfort dans la durée ! L'abandon par le gouvernement et Ségolène Royal de l'écotaxe a été une erreur monumentale. Ça ne plaisait sans doute pas aux patrons du secteur du transport routier, mais cela collait parfaitement avec l'esprit de la COP 21. »

Peu après 11 heures, devant la préfecture, les premières rumeurs d'annonces fusent. La réunion entre le secrétaire d'Etat à l'industrie, Christophe Sirugue, et le PDG d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge, n'en est pas encore à son épilogue.

« Apparemment, c'est pas si mal que ça, lâche un encarté à la CGT en consultant la messagerie de son téléphone portable. Le transfert de la fabrication des locos et

Présidente de la région Bourgogne-Franche-Comté, Marie-Guite Dufay se veut plus optimiste : « Il y a trois semaines, Alstom parlait de fermer le site de Belfort, aujourd'hui, il va y réaliser d'importants investissements. » L'élue socialiste évalue à « environ un million d'euros » l'apport des collectivités locales pour contribuer à la modernisation du site (avec notamment l'électrification de la voie d'essai) et à l'amélioration de sa productivité.

L'annonce très brutale du 7 septembre n'avait-elle pas pour objectif de mettre la pression sur les collectivités afin de les inciter à mettre la main à la poche ? A cette question, M^{me} Dufay commence par opposer un long silence avant de déclarer, lapidaire : « L'important maintenant, c'est de regarder vers l'avenir. »

ALEXANDRE BOLLENGIER

Un plan à 770 millions d'euros qui tient sur deux pages

LE SITE d'Alstom Belfort produira des motrices et des locomotives après 2018, date prévue initialement pour le déménagement de cette activité vers Reichshoffen (Bas-Rhin). Le 7 septembre, le groupe français avait annoncé sa volonté de concentrer son usine de Belfort sur la seule activité de maintenance. L'Etat en a voulu autrement. Mardi 4 octobre, le gouvernement et la direction du constructeur ferroviaire ont présenté leur plan alternatif. Un projet qui tient en deux petites pages, mais qui représente un investissement de plus de 770 millions d'euros.

Tout d'abord, Christophe Sirugue, le secrétaire d'Etat à l'industrie, a confirmé à Henri Poupart-Lafarge, le PDG du constructeur, des commandes en négociation depuis de long mois entre Alstom et la SNCF : six TGV seront commandés par l'opérateur public pour équiper la ligne Paris-Turin-Milan (soit 200 millions d'euros) et vingt locomotives

de secours seront commandées par SNCF Réseau pour 30 millions d'euros. Il s'agit de locomotives prépositionnées afin de venir en aide à des trains en panne.

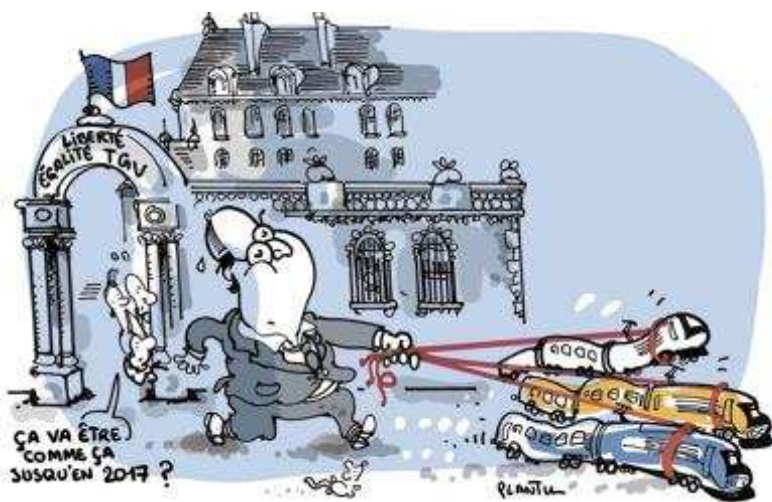
L'annonce essentielle reste la commande par l'Etat de quinze TGV, à 30 millions d'euros pièce, soit 450 à 500 millions d'euros selon les spécifications. Ces rames desserviront la ligne Intercités Bordeaux-Marseille. Pour M. Sirugue, cela permettra d'anticiper la construction des lignes à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan, qui verront le jour au plus tôt au milieu des années 2020. Et encore, si elles sont jamais construites. Un rapport du Sénat, rendu public la semaine dernière, demande le gel de tout financement public pendant quinze ans pour la ligne Bordeaux-Toulouse.

Outre ces commandes, Bercy confirme l'investissement, par l'Etat, l'Ademe et Asl-

tom, de 30 millions d'euros pour développer, ces deux prochaines années, un TGV de cinquième génération. Enfin, Alstom annonce un investissement de 30 millions d'euros d'ici à 2018 pour développer dans ses bureaux d'études de Belfort et industrialiser une plate-forme de locomotive de manœuvre hybride ou diesel.

Dans le même temps, le groupe va développer Belfort comme centre européen de référence de la maintenance des locomotives d'Alstom, soit un investissement de 5 millions d'euros sur le site d'ici à 2019. Les collectivités locales participeront à cet effort. Objectif : employer à terme 150 salariés pour cette activité, contre moitié moins en 2015. Alstom va consacrer 5 millions d'euros à sa diversification pour la production d'autres types de véhicules ferroviaires et routiers, comme le bus électrique. ■

PHILIPPE JACQUÉ



ALSTOM OU LE « MENTIR-VRAI »

ÉDITORIAL III

Même L'Humanité n'est pas dupe. Au lendemain de l'annonce du plan Alstom, le quotidien communiste dénonce « un sauvetage express, sans stratégie gouvernementale » et se demande si les promesses faites aux ouvriers survivront aux échéances de 2017.

Alstom est un cas d'école des pathologies françaises. On comprend l'empressement du gouvernement à trouver une solution pour le site historique de Belfort, surtout à quelques mois de la présidentielle, après un quinquennat axé sur le redressement industriel. Manuel Valls se souvient de Lionel Jospin, premier ministre en 1999, et de cette expression qui lui fut sans cesse reprochée ensuite : à propos d'un plan social chez Michelin, il avait déclaré qu'« il ne [fal-

lait] pas tout attendre de l'Etat ». Cette vérité reste indécible, et l'exécutif s'est donc employé à agir. Au risque de faire un peu n'importe quoi.

La solution retenue est notamment d'acheter à Alstom 15 rames de TGV pour un prix de 450 millions d'euros, afin de donner du travail jusqu'en 2020 à Belfort, qui fabrique les motrices. Ce choix est techniquement surprenant. La France va faire rouler à moins de 200 km/h des trains conçus pour une vitesse de 320 km/h sur la ligne intercités Bordeaux-Marseille. Ils n'auront pas d'utilité réelle avant 2025, date à laquelle les lignes à grande vitesse dans le Sud-Ouest sont censées être construites.

Un choix coûteux : un TGV se vend deux fois plus cher qu'un train normal et son exploitation coûte 30 % de plus. Tout cela pour éviter le déplacement de 400 salariés de Belfort sur le site de Reichshoffen, distant de 200 kilomètres.

Cette commande express tord les règles européennes de la concurrence : il s'agit d'une aide d'Etat déguisée et les cyniques ne manqueront pas de dénoncer « Bruxelles », lorsque la Commission demandera in fine le remboursement des aides perçues ; ou remettra en cause un contrat sans objet sérieux. « Nous assumons le rôle de l'Etat stratège », s'est défendu, à l'Assemblée, Manuel Valls. En effet, l'Etat se doit d'être stratège et de défendre l'intérêt collectif

quand le marché est aveugle. Le premier ministre aurait pu lire l'enseignement du Prix Nobel 2014 d'économie, Jean Tirole (*Economie du bien commun*, PUF) sur les combats emblématiques dans les usines : « Le biais de la victime identifiable, si humain soit-il, affecte les politiques publiques... Les médias couvrent le combat de CDI sur le point de perdre leur emploi ; ces victimes ont un visage. Ceux et celles, en bien plus grand nombre, galérant en période de chômage, emplois aidés ou CDD, n'en ont pas. Ils ne sont que des statistiques. » Les statistiques, ce sont les 50 000 chômeurs en plus qu'a connus la France en août, qui signent l'échec de la politique de l'emploi du quinquennat. Si l'on avait dépensé autant pour eux que pour les Alstom – un million d'euro par déménagement évité –, l'addition aurait dépassé les 50 milliards d'euros.

Il n'est même pas certain que cette stratégie politique se révèle électoralement payante. Le Front national a viré en tête dans le territoire de Belfort aux élections régionales, avec plus de 34,8 % des voix. La direction d'Alstom, biberonnée à la commande publique, peut être satisfaite de son chantage à l'emploi, les ouvriers d'Alstom peuvent être soulagés, mais les autres ouvriers français seront sans illusions sur ce « mentir-vrai » de Manuel Valls, qui trahit celui qu'il appelle son mentor, Michel Rocard. ■