

Le plan de sauvetage du gouvernement



L'Etat déraile

TRANSPORTS Pour sauver le site Alstom de Belfort, le gouvernement achètera 15 TGV que la SNCF devra faire circuler... sur une ligne classique !

PAR VINCENT VÉRIER

ALSTOM QUI RIT, la SNCF qui fait grise mine. Hier, les annonces du gouvernement de plus de 730 M€ de commandes publiques de matériel ferroviaire afin de sauver le site industriel de Belfort (Franche-Comté) ont eu un double effet. Le premier, ce sont les centaines de visages soulagés des salariés. « C'est une très belle victoire, se réjouit Patrick de Cara, délégué CFDT. Les emplois de Belfort sont sauvés pour plusieurs années. » Soit quatre cents salariés qui devaient déménager en Alsace, à Reichshoffen, auxquels il faut ajouter, selon les syndicats, plus d'un millier d'emplois induits. Le second, c'est la compagnie ferroviaire qui le prend en pleine figure, contrainte et forcée par son actionnaire unique, l'Etat, d'avancer certaines commandes (voir infographie).

AMÉNAGER LES QUAIS ?

« Ce n'est pas la première fois que l'Etat considère la SNCF comme un paillason », résume une source interne à l'entreprise. Mais, surtout, il lui impose du matériel qui n'a pas d'intérêt pour elle ! Comme le site de Belfort est spécialisé dans la conception de motrices TGV, le gouvernement a promis que l'Etat achèterait, avec de l'argent public, quinze doubles rames TGV pour 450 M€.



Belfort (Territoire de Belfort), hier. En grève, les salariés d'Alstom manifestent dans les rues de la ville pendant la réunion de travail pour la sauvegarde des emplois du site.

Sauf que la compagnie n'en a pas besoin. Le gouvernement a donc indiqué que ces trains circuleraient sur la ligne Intercités entre Bordeaux et Marseille, le temps que soit construite la ligne à grande vitesse

entre Bordeaux et Toulouse. Une solution baroque, d'autant qu'un TGV coûte 10 M€ de plus qu'un train ordinaire, soit un surcoût de 150 M€.

« C'est du gâchis, estime Cyrille Vaissonneau, secrétaire

national de la FGAAC-CFDT, puissant syndicat de conducteurs de trains. On va faire rouler à 200 km/h des trains qui peuvent circuler à 320 km/h. D'autant qu'il faudra sans doute aménager les quais pour ces

TGV, plus longs que des trains classiques. » Quid de la construction de cette LGV ? Car la question de sa réalisation est loin d'être tranchée. Cour des comptes, commission d'enquête publique, SNCF et, dernièrement, un rapport sénatorial préconisent d'abandonner le projet. Et pourtant l'Etat continue. « A force de tirer sur la SNCF, elle va craquer, s'alarme Didier Aubert, secrétaire général de la CFDT-Cheminots. L'Etat ne peut pas lui demander de faire des économies, de réduire sa dette de 52 Mds€ et, en même temps, lui imposer des projets qui vont contre son intérêt. » Bref, un nouvel épisode des rapports tumultueux entre l'Etat et l'entreprise. « C'est l'éternel problème entre l'intérêt politique et l'intérêt économique, analyse cette même source interne à la compagnie. Mais, quand on tord le bras à la SNCF, c'est souvent l'usager et le contribuable qui trinquent. » Un syndicaliste résume par une anecdote les rapports entre le pouvoir et la SNCF : « A la fin des années 1990, Philippe de Villiers voulait des TGV jusqu'aux Sables-d'Olonnes. Mais la ligne n'était pas électrifiée. Alors, à Nantes, on accrochait une locomotive diesel pour tirer le TGV malgré le coût et l'intérêt d'une telle liaison. »

INTERACTIF www.leparisien.fr

Les principales commandes à Alstom en 2015 et en 2016

Comme un air de déjà-vu

L'HISTOIRE peut bégayer.

Durant la dernière campagne présidentielle, l'Etat s'était déjà mobilisé pour défendre Alstom. A la seule différence que la droite était au pouvoir. L'Etat avait utilisé son bras armé et financier dès qu'il s'agit de ferroviaire : la SNCF. Celle-ci avait commandé en 2012

trente rames supplémentaires de train à grande vitesse (TGV) Euroduplex, pour une valeur de 900 M€. Déjà, Belfort, où ce TGV à deux niveaux était en partie conçu et développé, avait largement profité de la commande. Le site, comme l'entreprise, avait pu récupérer deux ans de travail, jusqu'en...

2017. Il y a cinq ans, Alstom et la SNCF avaient aussi passé l'éponge sur un différend. Le constructeur avait abandonné sa procédure contre Eurostar, filiale à 55 % de l'opérateur français, qui avait choisi Siemens pour la fourniture de dix rames à grande vitesse.

MATTHIEU PELLOLI

L'avenir d'Alstom en France toujours fragile

SI LE SITE de Belfort est sauvé, au moins à court terme, l'avenir d'Alstom en France est encore loin d'être un long fleuve tranquille. Les commandes publiques annoncées hier par le gouvernement permettront effectivement à l'usine de Franche-Comté de fonctionner jusqu'en 2020, voire 2021. Mais après ? « On espère tous qu'Alstom construira le TGV du futur mais rien n'est sûr, prévient Claude Mandart, de la CFE-CGC Alstom. Ce projet fera l'objet d'un appel d'offres. Il faudra se battre une nouvelle fois. »

En attendant, ce qui inquiète surtout les syndicats d'Alstom, c'est l'usine de

Valenciennes (Nord). Les commandes qui permettent d'employer un millier de personnes sur place commencent à se tarir. Une cinquantaine de salariés ont été mis au chômage technique jusqu'à la fin de l'année.

« Son avenir va dépendre en partie de l'appel d'offres sur les RER nouvelle génération qui a été lancé par la région Ile-de-France », poursuit Claude Mandart. Un contrat de 3,5 Mds€ qui fournira du travail pendant plusieurs années à Alstom, mais aussi au canadien Bombardier associé à ce projet. « Ce matin (hier), Christophe Sirugue a répété qu'il n'était pas question que l'Etat intervien-

ne dans cet appel d'offres, rapporte un participant à la réunion avec le secrétaire d'Etat à l'Industrie. Le risque de se faire sanctionner est trop grand. »

SURCAPACITÉ EUROPÉENNE

Le résultat est attendu en novembre. « Nous serons vigilants, répète Patrick de Cara, de la CFDT. Sur les annonces qui ont été faites par le gouvernement pour s'assurer qu'elles sont bien mises en œuvre, mais également pour contrôler que d'autres usines ne vont pas fermer. » Il faut dire que les propos tenus la semaine dernière par Henri Poupard Lafarge, le PDG d'Alstom, lors de

son audition à l'Assemblée nationale, ont inquiété les syndicats.

« Il a expliqué aux députés que douze usines Alstom en France c'était trop, et que leur dispersion posait un problème, note un syndicaliste. C'est d'autant plus inquiétant que nous savons que la production de matériel ferroviaire est en surcapacité en Europe. » Une source proche du dossier renchérit : « Ces annonces par l'Etat ne sont pas forcément une bonne nouvelle pour la direction d'Alstom. Pour être compétitive, l'entreprise a besoin d'être restructurée. L'Etat n'a fait que repousser l'échéance... »

V.V.