

L'événement

INDUSTRIE

Alstom: Hollande complice de l'impuissance publique

Après l'annonce du projet de fermeture de l'usine de trains franc-comtoise, l'Élysée ordonne à ses ministres de plancher sur une solution qui ménage les actionnaires privés de l'entreprise, en écartant toute idée de nationalisation.

●●● Suite de la page une

De stratégie industrielle de long terme et des moyens de garantir l'intérêt national dans la gestion d'Alstom, qui vit en bonne partie de la commande publique et dont l'État détient 20 % du capital, il n'a pas été question à l'Élysée, hier. Encore moins de prendre le contrôle de tout ou partie de l'entreprise, le nouveau secrétaire d'État à l'Industrie, Christophe Sirugue, ayant d'emblée exclu toute montée de l'État au capital.

Le ministre de l'Économie et des Finances a reçu pour mission de « travailler avec les élus, les organisations syndicales, la direction d'Alstom et l'ensemble de ceux qui, en capacité de passer un certain nombre de commandes en France, peuvent permettre d'assurer le plan de charge qui permettra de sauver » le site d'Alstom Belfort. En clair, l'État s'engage à réunir autour d'une même table l'ensemble des acteurs concernés pour assurer les commandes qui font défaut à l'usine. « Il y a des procédures d'appel d'offres. Nous allons simplement expliquer que notre intérêt commun, à la SNCF, à la RATP, aux régions, c'est de maintenir une filière ferroviaire forte », a expliqué le secrétaire d'État à l'Industrie. Une rustine qui débouchera peut-être sur un sursis bienvenu pour les employés de l'usine, mais très insuffisante, et qui résume à elle seule la doctrine du pouvoir en matière d'économie: temporiser plutôt que de prendre des décisions structurelles qui pourraient contrarier les intérêts des actionnaires privés, dont Bouygues, deuxième actionnaire après l'État avec 8 % du capital, suivi d'un ensemble de banques et de fonds

d'investissement européens et américains détenant à eux tous la plus grosse part du gâteau.

Les salariés, eux, ne seront guère rassurés, échaudés par les précédents dans ce dossier. « Ce n'est qu'un objectif, on en prend acte, mais ce n'est pas suffisant », réagit Eddy Cardot, délégué CGT du personnel d'Alstom Belfort. On veut des choses concrètes de la part du gouvernement, comme des garanties qui assurent le maintien de l'activité à Belfort et de ses emplois. Pour le moment, il s'agit uniquement de paroles. »

La responsabilité d'Emmanuel Macron mise en cause

Et des belles paroles, les ouvriers de Belfort en ont déjà entendu. N'est-ce pas Emmanuel Macron, sévèrement mis en cause depuis hier et qui se dédouane aujourd'hui de toute responsabilité, qui avait déjà fixé le 28 mai 2015 comme ministre de l'Économie, avec les mêmes mots que François Hollande aujourd'hui, l'« objectif » (sic) de « zéro licenciement et des perspectives de redémarrage pour Alstom Transport » ? Celui qui a démissionné depuis du gouvernement était alors venu assurer les salariés de l'usine du soutien de l'État à l'occasion du découpage de la branche énergie du groupe pour la revendre au géant américain General Electric, privant Alstom de 70 % de son activité. Déjà menacés d'un plan social, les ouvriers avaient entendu le mi-

RASSEMBLEMENT DE SOUTIEN

Hier soir, un rassemblement était prévu devant l'hôtel de ville de Belfort, à l'appel de l'union départementale CGT. « Il y a une mobilisation générale, l'opinion est indignée », explique le syndicat.

3

C'est, en milliards d'euros, le bénéfice d'Alstom en 2015, pour un chiffre d'affaires de 7 milliards.

« L'ÉTAT DOIT PRENDRE TOUTES SES RESPONSABILITÉS, Y COMPRIS EN NATIONALISANT ALSTOM », ESTIME PIERRE LAURENT, SECRÉTAIRE NATIONAL DU PCF.

nistre leur vanter les « perspectives à court terme du marché » du TGV du futur de la SNCF, avec la commande de 400 rames, « 200 à l'international, 200 en France », et promettre 150 millions d'euros d'investissement...

Depuis l'annonce de la fermeture du site, la gêne du gouvernement est palpable dans ce dossier. La déclaration de Manuel Valls, dimanche, critiquant la « méthode inacceptable » d'Alstom, qui n'aurait pas informé préalablement l'État actionnaire de sa décision – ou plutôt: de sa volonté de rendre publique la décision, connue de longue date et attendue de tous, selon de nombreux connaisseurs du dossier –, résonne comme un aveu. Celui du choix délibéré de laisser sacrifier un fleuron de la construction ferroviaire, à rebours de toutes ses déclarations antérieures.

Le premier ministre a beau faire mine d'être tombé de sa chaise en apprenant le projet de fermeture de l'usine, l'État était au courant depuis longtemps: « Le plan a même été évoqué avec Bercy il y a plus d'un an mais il fallait laisser passer les élections régionales »

de fin 2015, rapporte une source chez Alstom citée par le Journal du dimanche. « Cela fait trois ans qu'Alstom pose le cas de Belfort sur la table », confirme-t-on à demi-mot à Bercy, en évoquant un carnet de commandes n'allant pas au-delà de 2018. La précipitation de l'annonce et l'ampleur des réactions politiques ont finalement contraint François Hollande à réagir. Surtout après que l'ancien président de la République Nicolas Sarkozy, qui a laissé fermer

ArcelorMittal à Gandrange contre toutes ses promesses, pose de nouveau en candidat qui ne « laisse pas tomber » les ouvriers... Mais aussi après les demandes qui montent à gauche d'aller jusqu'à la nationalisation, venant du PCF, du Parti de gauche ou de Jean-Pierre Chevènement.

Nonobstant les singularités du dossier Alstom, l'affaire a pourtant un goût de déjà-vu. Plus

qu'une absence de volonté d'agir, c'est un déni idéologique que porte le gouvernement, et qui remonte au début du quinquennat, avec le refus de Jean-Marc Ayrault, alors premier ministre de François Hollande en 2012, de nationaliser, même temporairement, l'usine sidérurgique d'ArcelorMittal de Florange. Un refus qui se justifiait d'autant moins sur le plan industriel qu'un rapport des affaires juridiques de Bercy affirmait que « la nationalisation semblait l'outil le plus adapté pour éviter la fermeture des hauts-fourneaux et permettre la sauvegarde de l'emploi ». La raison, Jean-Marc Ayrault l'a avouée sous cette interrogation: « Comment fera-t-on pour refuser aux salariés des chantiers de Saint-Nazaire ou à ceux de Petroplus une nationalisation que l'on aura acceptée pour Florange ? » Et tant pis pour l'enterrement des promesses de campagne de sauver le site...

Alstom fait le choix de délocaliser sa production

Le raisonnement vaut aujourd'hui pour Alstom, qui mène sa barque au gré des intérêts de ses actionnaires et de la croissance de ses bénéfices, avec la complicité active de l'État. « Nous ne savons pas où la direction d'Alstom amène le groupe. Nous

n'avons aucun document, aucune information quant à la stratégie industrielle », dénonce Daniel Dreger, secrétaire adjoint CGT du bureau du comité de groupe européen. Mais pour le syndicaliste, derrière ce manque de transparence se cache surtout la volonté de la direction de « dégraisser », de tailler dans ses effectifs en France pour les gonfler ailleurs, là où Alstom, depuis plusieurs années, a fait le choix de délocaliser ses chaînes de production, sans

que l'État n'y trouve rien à redire. Pologne, Afrique du Sud, Inde, Maroc... « La stratégie du groupe, c'est fabriquer de plus en plus dans les pays émergents et à moindre coût », résume le délégué CGT du personnel Eddy Cardot. Et de détailler: « Alstom a construit une usine ultramoderne au Kazakhstan, pour la fabrication des locomotives à traction lourde (transport de marchandises – NDLR).

MOBILISATION CITOYENNE POUR SAUVER ALSTOM

Une pétition a été mise en ligne sur la plateforme change.org, vendredi dernier, pour soutenir les 480 salariés menacés par la fermeture du site de l'usine Alstom d'ici à 2018, à Belfort. Plus de 6 000 personnes l'ont déjà signée, à l'heure où nous écrivons ces lignes. Lancée

par le député maire de Belfort Damien Meslot (LR), le sénateur maire de Beaucourt Cédric Perrin et le président du conseil départemental du Territoire de Belfort Florian Bouquet, elle est adressée au PDG d'Alstom, Henri Poupard-Lafarge, et au président de la République.

« La fermeture du site de Belfort n'est donc pas qu'une mauvaise nouvelle pour notre région mais aussi un coup dur porté à l'industrie française », peut-on lire sur le site de la pétition. En parallèle, une manifestation est organisée dans les rues de la cité du Lion, ce jeudi.

« On veut des choses concrètes de la part du gouvernement. Pour le moment, il s'agit de paroles. »

EDDY CARDOT, DÉLÉGUÉ CGT DU PERSONNEL D'ALSTOM BELFORT.

LA CGT VEUT RAPATRIER LA SOUS-TRAITANCE

« 60 à 70 % de notre matériel est sous-traité dans des usines qui sont installées dans d'autres pays d'Europe. Rapatrier cette production permettrait de faire vivre Belfort. » **Daniel Dréger**, secrétaire adjoint de la CGT au comité de groupe.

L'événement

FRANÇOIS HOLLANDE LORS DE SA VISITE À L'USINE D'ALSTOM, AU CREUSOT (SAÔNE-ET-LOIRE), LE 7 DÉCEMBRE 2011. À CE MOMENT-LÀ, LE CANDIDAT SOCIALISTE N'ÉTAIT PAS AVARE DE PROMESSES AUX OUVRIERS. PHOTO JEFF PACHOUD/AFP

C'est autant de matériel que nous ne construirons plus sur le site de Belfort. »

Cette politique de délocalisation s'applique tout autant pour le marché domestique français que pour les commandes à l'export. Dans ces conditions, invoquer la baisse de commandes dans l'Hexagone a bon dos, même si elle est une réalité, fruit conjugué de l'austérité imposée au plan national et de celle décidée localement par certains exécutifs de collectivités enclins à serrer la vis de l'investissement public. Mais la raréfaction des commandes s'ajoute alors à une politique maison qui privilégie la construction hors de France. Par exemple, pour un train Régiolis (TER fabriqué par Alstom sur son site alsacien de Reichshoffen), 80 % des matériaux sont achetés à des sous-traitants dont seulement 40 % sont installés en France. « Une partie de cette fabrication pourrait tout à fait être relocalisée et prise en charge par Alstom », estime Daniel Dréger. À condition de faire le choix de maintenir l'emploi au détriment du profit de court terme. Car, comme le confirme le syndicaliste, « l'usine Alstom en Pologne tourne 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 avec des salariés beaucoup moins payés que nous ». •

SÉBASTIEN CRÉPEL, MARION D'ALLARD, OLIVIER MORIN ET LOLA RUSCIO

Remettre l'entreprise sur de bons rails ? Une question de volonté politique

FERROVIAIRE Les syndicats d'Alstom seront reçus cet après-midi à Bercy. Dans leurs sacoches, plusieurs propositions alternatives qui permettraient de « faire vivre le site de Belfort ».

Depuis l'annonce de la fermeture du site de Belfort, les propositions se multiplient pour sauver Alstom : nationalisation partielle ou totale, critères sociaux dans les commandes publiques, reconquérir les marchés délocalisés... Autant d'idées qui n'attendent que le courage politique. D'autant que l'industrie ferroviaire est loin d'être un marché en déclin. Dans les cinq prochaines années, les spécialistes du rail estiment que la croissance du marché sera de l'ordre de 2,7 %.

Les organisations syndicales en ont d'ailleurs conscience et c'est la tête haute qu'elles se rendront cet après-midi à Bercy. Des idées, les syndicalistes en ont au moins trois pour remplir les carnets de commandes du site de Belfort « pour les quatre à cinq prochaines années à venir ». Notamment

avec l'appel d'offres du TGV du futur, avec lequel « l'État peut encore intervenir via la SNCF », explique Pascal Novelli, délégué syndical CGT du site de Belfort. « Il faut rappeler que jusqu'à 200 rames du TGV du futur ont été commandées. Le projet du Grand Paris peut également être une source importante d'activité... Tout cela, on peut le faire en France : le site de Belfort peut encore avoir un avenir », ajoute le syndicaliste.

« Conserver les savoir-faire qui sont à Belfort »

Samedi, à la Fête de l'Humanité, l'ex-ministre du Redressement productif et actuel candidat à la présidentielle, Arnaud Montebourg, en a appuyé une autre. « Comment se fait-il que l'actionnaire unique de la SNCF qu'est l'État laisse le groupe acheter 44 locomotives à l'étranger et non auprès d'Alstom ? » s'interroge le candidat, en faisant référence au contrat signé, cet été, entre la filiale de la SNCF Akiem, loueur de locomotives, et le constructeur Allemand Vossloh. « Il y a une anomalie curieuse. Je trouve justifié que les organisations syndi-

cales, que les élus locaux demandent que la décision soit reconsidérée, qu'un plan alternatif soit demandé aux dirigeants d'Alstom. Nous devons conserver les savoir-faire qui sont à Belfort », a soutenu Arnaud Montebourg devant le public de la Fête.

Dans son rapport parlementaire présenté en 2011, le député communiste du Nord Alain Bocquet a développé plus de 25 propositions pour à la fois conforter mais d'abord protéger notre industrie. « Il faut arrêter l'hypocrisie. Tous les autres se protègent ostensiblement, nous devons nous protéger », affirme Alain Bocquet. Et de proposer que « les marchés publics intègrent désormais des clauses en matière d'emplois mais aussi environnementales », afin de ne pas « encourager le moins-disant social ». Il prône également la coopération plutôt que la concurrence entre les trois grands groupes européens de construction ferroviaire. « Alstom, Bombardier et Siemens sont aujourd'hui concurrents. Ne faut-il pas imaginer un Airbus du rail dans lequel on retrouverait ces trois groupes ? » •

CLOTILDE MATHIEU