

Alstom : pourquoi Hollande veut sauver Belfort

L'usine d'Alstom Belfort devient un enjeu politique pour le gouvernement

Défense de l'industrie française en général et défense d'Alstom Belfort en particulier, c'est le credo qu'a défendu hier le président de la République. "Nous devons apporter des commandes" à Alstom, qui projette la fermeture de son site de Belfort, a-t-il déclaré dans l'après-midi, lors de la visite d'un organisme de formation dans les Yvelines, alors qu'à Belfort plusieurs centaines de personnes ont manifesté contre la fermeture de l'usine. "Il faut se mobiliser aussi pour défendre notre industrie (...) Quand il y a de grandes filières qui doivent être soutenues, nous devons nous engager."

L'État français détient 20 % des voix au conseil d'administration d'Alstom (le deuxième actionnaire étant Bouygues, à 8,33 %). "Le président de la République nous a fixé un objectif, celui de faire en sorte qu'à Belfort les activités ferroviaires d'Alstom soient maintenues", a déclaré hier matin Michel Sapin sur le perron de l'Élysée, à l'issue d'une réunion de crise sur l'avenir de l'usine franc-comtoise. L'arrêt de la production de trains à Belfort d'ici à 2018, annoncé mercredi par Alstom, est devenu un enjeu national à huit mois de l'élection présidentielle...

Le groupe prévoit de déplacer sa production de locomotives de Belfort vers Reichshoffen (Bas-Rhin) d'ici à 2018, sans fermeture de site ni plan social, mais avec "une proposition de transfert" vers ses autres usines françaises pour les 400 salariés concernés.

Le PDG convoqué

Accusé de négligence d'un bord à l'autre de l'échiquier politique, l'exécutif a tenté de reprendre la main en convoquant dès jeudi le PDG d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge, sermonné à Bercy pour le "caractère soudain



"Nous n'étions pas au courant des décisions prises par l'entreprise", a affirmé hier Jean-Marie Le Guen, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement.

/PHOTO AFP

et non concerté" de sa décision. "Nous n'étions pas au courant des décisions prises par l'entreprise", a affirmé hier Jean-Marie Le Guen, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. Surprenant quand on sait qu'avec 20 % des droits de vote, l'État est pourtant l'actionnaire de référence du groupe, avec 20 % des droits de vote. Fort de cette position, le gouvernement a pu imposer "une phase de négociation" à M. Poupart-Lafarge "avant toute décision définitive" sur l'usine de Belfort.

La SNCF absente

"Nous allons 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 les activités ferroviaires d'Alstom

à Belfort", a précisé M. Sapin.

La SNCF, principal client d'Alstom dans l'Hexagone, n'était cependant pas représentée à l'Élysée, a indiqué un porte-parole de la compagnie ferroviaire. Lourdemment endettée, la SNCF est de fait indirectement à l'origine de cette crise: c'est en effet sa filiale Akiem (codétenue avec Deutsch Bank) qui a récemment choisi l'Allemand Vossloh pour un contrat de 44 locomotives diesel...

Un nécessaire recentrage industriel

Pour défendre l'emploi industriel en France, il semblerait logique de penser que l'État français passe commande à des entreprises françaises. Mais "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 fer-

roviaire forte", a commenté hier Christophe Sirugue, secrétaire d'État à l'Industrie. Le gouvernement a pour sa part promis d'acheter 30 nouveaux trains Intercités, mais ces commandes profiteront à d'autres usines d'Alstom et "ne seront malheureusement pas la solution pour l'avenir de Belfort", avait reconnu vendredi le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies.

Les nombreux succès à l'export alignés ces derniers mois ne seront pas d'un plus grand secours: aux États-Unis (28 TGV) comme en Inde (800 locomotives) et en Afrique du sud (580 trains), la fabrication locale était une condition-clé pour remporter ces marchés. En Europe, les importants contrats décrochés en Italie bénéficient aux usines du groupe dans la péninsule, tandis que les trains vendus aux Pays-Bas sont assemblés en Allemagne et en Pologne...