

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Le PDG d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge, a été convoqué jeudi à Bercy.

Monique Clémens

@mo_clem

— Correspondante à Besançon

Le ton monte dans le dossier de l'arrêt de la production de trains dans l'usine d'Alstom de Belfort. Jeudi, en fin d'après-midi, le ministre de l'Économie, Michel Sapin, et son secrétaire d'État à l'Industrie, Christophe Sirugue, ont demandé au PDG d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge, « d'engager une phase de discussion et de négociation » avant « toute décision définitive » sur l'usine de Belfort. Le secrétaire d'État, interrogé plus tôt par Europe 1, avait dénoncé « une annonce qui est à la fois brutale et sans concertation ». L'État siège au conseil d'administration d'Als-



Sébastien Bozon/AFP

Le site Alstom de Belfort emploie 500 personnes.

tom depuis février et contrôle 20 % des droits de vote grâce à des actions prêtées par Bouygues jusqu'à fin 2017, et qu'il pourra progressivement racheter.

TGV du futur

Sur le terrain, en dépit des signaux compatissants des pouvoirs publics, la suppression de 400 postes sur les 500 que compte le site ont fait l'effet d'une bombe. L'inquiétude était pal-

pable depuis quelques semaines, avec le choix de l'allemand Vossloh par Akiem (filiale à 50 % de la SNCF) pour la construction de 44 locomotives de manœuvre. Même si le partenariat avec la SNCF pour le TGV du futur, officialisé ce même 7 septembre, avait mis du baume au cœur.

« Avant, dans une telle situation, on mettait en place des mesures d'âge, des transferts de charges. Cette fois, on est face à une restructuration », déclarait

hier Olivier Kohler, le délégué CFDT du site.

Marie-Guite Dufay, la présidente PS de la région Bourgogne-Franche-Comté, veut encore y croire. « Il y a un avenir industriel pour le site si chacun prend ses responsabilités », estime-t-elle. « La seule piste que nous ayons pour défendre l'emploi, c'était celle de la commande publique. L'an dernier, la région a passé commande à Alstom de 16 rames Régiolis pour 100 millions. » Pour elle, il faut inventer le moyen de préserver le site en attendant la fabrication, à Belfort, du TGV du futur. C'est cette idée qu'elle entend défendre. Le maire LR de la ville, Damien Meslot, se dit favorable à une intervention de l'État. Il réunira un conseil municipal lundi 12 septembre. Dans une lettre à François Hollande, 13 parlementaires d'Alsace et de Franche-Comté rappellent qu'une commande de 30 rames Intercités par les pouvoirs publics est toujours en suspens. Mais une commande sur ce type de matériel, rappelle un expert, bénéficierait à d'autres sites que celui de Belfort. Quant à la construction du TGV du futur, elle ne devrait pas démarrer avant 2020 au mieux.

Faux espoirs

Par **David Barroux**

Il paraît que l'espoir fait vivre. Mais on devrait expliquer aux hommes politiques que, à l'inverse, entretenir de faux espoirs risque de nous tuer à petit feu. En annonçant mercredi qu'il arrêterait la fabrication de locomotives à Belfort, Alstom a fait preuve d'un pragmatisme économique qui aura incontestablement des conséquences sociales. Même si notre champion du ferroviaire s'est engagé à ne procéder à aucun licenciement sec, il va quasiment fermer un site de production symbolique. Confrontés à cette dure réalité économique, les pouvoirs publics auraient pu faire œuvre de pédagogie. Ils auraient pu expliquer qu'une usine qui n'est plus capable de vendre ce qu'elle produit ne peut plus fonctionner très longtemps. Ils auraient pu ajouter que si Alstom va globalement bien, c'est parce qu'il remporte des contrats à l'étranger, dans des pays qui, comme la France, exigent que les commandes subventionnées sur fonds publics soient produites localement. Et que si, du coup, la France fabrique moins de TGV ou de TER, c'est aussi parce qu'elle en commande moins qu'avant. Une fois de plus, malheureusement, le tout nouveau secrétaire d'État à l'Industrie a préféré se livrer aux habituelles rodomontades en convoquant à Bercy le PDG d'Alstom. Comme si un rendez-vous dans un ministère et de grandes déclarations sur le patriotisme économique étaient de nature à changer l'implacable vérité des chiffres. Si le gouvernement veut qu'Alstom produise plus en France, il ne doit pas taper du poing sur la table, user de ses droits de vote pour pousser le groupe à prendre une décision qui irait à l'encontre de son intérêt à long terme, ou forcer la SNCF à acheter des trains dont elle ne veut pas. Il doit abaisser les charges sociales, flexibiliser le marché du travail et peut-être accélérer la libéralisation du ferroviaire. Il doit dire la vérité à des citoyens adultes. Pas leur vendre un monde de rêve irréel qui risque de se terminer en cauchemar.