

« Je n'ai pas tordu le bras de la SNCF »

ALSTOM Le secrétaire d'Etat à l'Industrie, Christophe Sirugue, défend le plan de sauvetage du site de Belfort dans lequel 70 M€ vont être investis.

PROPOS RECUEILLIS PAR
VINCENT VERIER
ET ERWAN BENEZET

L'annonce du plan de sauvetage de Belfort (Territoire de Belfort) est très critiquée, notamment l'achat des 15 rames TGV qui vont circuler sur des lignes classiques...

CHRISTOPHE SIRUGUE. Je trouve ahurissant qu'on ne regarde ce plan qu'au travers de ces 15 rames. Jusqu'à présent, Alstom investissait seulement 500 000 € par an à Belfort. Avec ce plan, il accepte désormais d'y investir 70 M€. Et les mêmes élus, qui la semaine dernière nous expliquaient que les familles d'Alstom étaient en souffrance, me disent maintenant que ce plan est du bricolage ? Ce n'est pas sérieux.

Vous avez obtenu le plan que vous souhaitiez ?

Oui. Il n'était pas question de préjuger du résultat des appels d'offres en cours. Mon objectif n'était pas seulement d'apporter de la commande mais d'avoir aussi un engagement concret sur la pérennité du site. Notre réponse n'est pas court-termiste ni électoraliste. Avec ce plan, on ne répond pas qu'aux problèmes rencontrés à Belfort mais aussi à La Rochelle (Charente-Maritime) ou à Reichshofen (Bas-Rhin).

Mais pas à Valenciennes (Nord), où des salariés sont au chômage technique ? Dans quelques semaines, nous aurons les résultats de l'appel d'offres du plus gros contrat en Europe de matériel de transport depuis la Seconde Guerre mondiale (NDLR : une commande de 3,5 Mds€ par la région Ile-de-France pour des RER nouvelle géné-



LP/FRÉDÉRIC DUGIT

Ministère des Finances, Paris (XII^e), hier. Pour Christophe Sirugue, « l'objectif n'était pas seulement d'apporter de la commande mais d'avoir aussi un engagement concret sur la pérennité du site ».

ration). Nous verrons à ce moment-là.

Quand Henri Poupard-Lafarge, le PDG d'Alstom, dit qu'il a trop de sites en France, ça vous inquiète ?

Non. La direction a d'ailleurs depuis revu sa position sur ce sujet. Après, on peut mettre en doute la parole de tout le monde. Mais j'ai un écrit, une déclaration commune, relue et corrigée avec les syndicats et les élus locaux. Même si dans huit mois je ne suis plus là (NDLR : l'échéance de l'élection présidentielle), le texte, lui, restera.

Comment la SNCF a-t-elle réagi à ce plan ?

Je n'ai pas tordu le bras de la SNCF. Elle a été partie prenante de nos discussions interministérielles. Ces décisions n'auront de toute façon aucun impact sur la compagnie ferroviaire.

“
C'EST AHURISSANT DE NE PLUS RECONNAÎTRE À L'ÉTAT LA FACULTÉ DE FAIRE DES CHOIX ET DE LES METTRE EN ŒUVRE”

Même l'achat des 15 rames TGV ?

Ce n'est pas la SNCF qui les finance mais l'Etat. Le gouvernement a fait le choix de ne pas acheter du matériel deux fois, à savoir d'abord des Intercités puis des TGV. Nous avons anticipé l'achat de TGV pour des lignes Intercités qui sont destinées à être transfor-

mées dans quelques années en lignes à grande vitesse.

La Cour des comptes, des parlementaires... les critiques sont pourtant nombreuses contre ces lignes à grande vitesse jugées trop coûteuses...

C'est ahurissant de ne plus reconnaître à l'Etat la faculté de faire des choix et de le mettre en œuvre. Une déclaration d'utilité publique a été signée. Le gouvernement prend ses responsabilités et ces lignes seront construites.

L'Europe ne peut-elle pas remettre en cause l'achat de ces 15 rames ?

Non. Elles sont achetées dans le cadre d'un contrat-cadre remporté en 2007 par Alstom lors d'un appel d'offres qui prévoyait des commandes fermes et des commandes optionnelles. Pour un total d'une centaine de rames.

Etes-vous favorable à la création d'un Airbus du ferroviaire en Europe ?

Il faut trouver des réponses à la concurrence mondiale. Les Chinois ont créé un géant, qui pèse plus lourd que Siemens, Bombardier et Alstom réunis. Mais attention aux conséquences sociales. Des rapprochements entre industriels européens pourraient engendrer des fermetures de sites.

Le gouvernement au chevet du fret français

POUR LUTTER contre le déclin du fret ferroviaire en France, le gouvernement a lancé depuis 2013 une série de réunions pour identifier des pistes afin de redynamiser le secteur. Aujourd'hui, lors d'une cinquième rencontre à Paris, le gouvernement présentera son plan d'action. Le temps presse.

Alors qu'en Allemagne la part du fret ferroviaire s'est accrue, en dix ans, de 40 % pour représenter 23,1 % du transport terrestre de marchandises, en France elle est passée de 16,6 % à moins de 10 % depuis 2013. Dans le même temps, le transport routier n'a cessé de progresser. Un mauvais signal

dans la lutte contre le réchauffement climatique. Mais pas seulement. Le déclin du fret ferroviaire a entraîné dans son sillage une partie de l'industrie ferroviaire française. Pour preuve, la crise de l'usine Alstom de Belfort, spécialisée, notamment, dans la fabrication de locomotives de fret. **v.v.**