

Les pistes du gouvernement pour sauver Alstom Belfort

► L'Etat pourrait annoncer, mardi 4 octobre, aux salariés du site menacé de fermeture une nouvelle commande de 16 TGV

Le site d'Alstom Belfort maintiendra son activité après 2018. Manuel Valls, le premier ministre, l'a assuré, dimanche 2 octobre, au Grand Jury RTL-LCI-*Le Figaro* : « Mardi, nous sauverons le site d'Alstom à Belfort », a-t-il martelé.

Après deux semaines d'intenses discussions avec la direction d'Alstom, qui

se sont terminées dimanche soir, le gouvernement et l'entreprise sont désormais prêts à présenter un plan alternatif à l'arrêt de la production sur le site belfortain et à son transfert vers Reichshoffen, en Alsace.

Mardi 4 octobre, après une réunion avec les élus locaux, Christophe Sirugue,

le secrétaire d'Etat à l'industrie, et Henri Poupert-Lafarge, le PDG du constructeur ferroviaire, doivent rencontrer à Belfort les syndicats du groupe. Ces derniers y ont été invités vendredi soir par mail. Ce même jour, les organisations syndicales d'Alstom ont reçu un mail annonçant l'annulation du forum syndical européen

du groupe prévu également le 4 octobre. Cette instance devait lancer le processus de transfert d'ici à 2018 de 400 personnes de Belfort vers le site alsacien. Cela aurait signé l'arrêt de 137 années de fabrication ferroviaire dans la cité du Lion.

PHILIPPE JACQUÉ

A Belfort, l'attente avant le plan du gouvernement

Le projet de l'Etat et d'Alstom est désormais fin prêt

SUITE DE LA PREMIÈRE PAGE

Tout est donc aujourd'hui en place pour que l'engagement du président de la République, François Hollande, d'un maintien de l'activité industrielle dans l'usine historique d'Alstom soit respecté. Les 480 salariés installés sur le site devraient y travailler au-delà de 2018, après la livraison des dernières locomotives de fret et des dernières motrices de TGV, qui circuleront sur la nouvelle ligne entre la région parisienne et l'Aquitaine.

Alors qu'Alstom refuse toute communication depuis le début de la crise, le 7 septembre, Manuel Valls a rappelé les pistes de travail « concrètes » du gouvernement pour « sauver » Alstom (en France) : la commande publique, les investissements d'Alstom, le projet du TGV du futur et du bus du futur.

« Il s'agit d'un plan complet codéveloppé entre le gouvernement et Alstom », précise un bon connaisseur du dossier. Il donne des pistes et une vision d'avenir pour tous les

L'Etat pourrait lancer une commande de 16 TGV. A trente millions d'euros pièce, le montant total serait de 500 millions

sites en France. Ce n'est pas le grand soir pour la société, mais on s'éloigne singulièrement de la situation de départ qui prévoyait l'arrêt de la production à Belfort. »

Commandes publiques

Dans le détail, le gouvernement a déjà évoqué ces dernières semaines plusieurs pistes de commandes publiques : achat par la SNCF de TGV pour assurer la ligne Paris-Turin-Milan à partir de 2021, achat de 30 trains pour les trains d'équilibre du territoire (TET, ex-Intercités),

en attendant également le résultat de plusieurs appels d'offres en cours (locomotives travaux pour la RATP, nouveaux TET achetés par l'Etat, 250 RER de nouvelle génération pour l'Île-de-France).

Si ces propositions permettent de remplir le carnet de commandes national d'Alstom et de ses sites hexagonaux, cela ne suf-

fira pas à sortir de l'ornière Belfort ou La Rochelle, qui assemblent des TGV. Pour répondre plus spécifiquement à l'avenir de ces deux sites, le gouvernement lancerait une nouvelle commande de 16 TGV.

De quoi donner de la charge pour près de deux années aux deux usines. Le temps nécessaire entre 2018 et 2020 pour les maintenir à

flot, avant le lancement de la production de la nouvelle génération du TGV aujourd'hui en développement avec la SNCF. Ce nouveau TGV est attendu à partir de 2021 sur les lignes de production.

Qui utiliserait ces TGV et pour quelles lignes ? « C'est toute la question », s'interrogent plusieurs proches des négociations. Depuis la

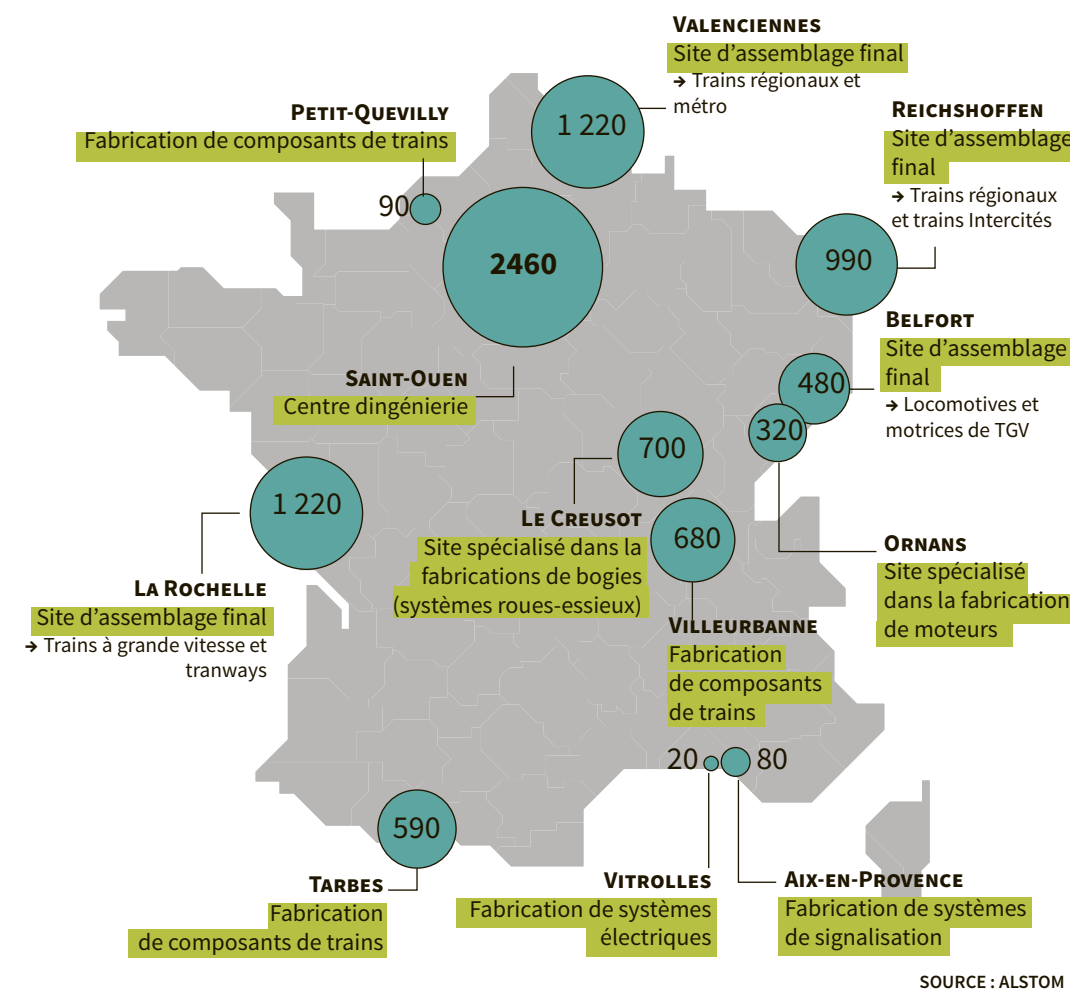
dernière commande de 40 rames de la SNCF, en 2013, la compagnie nationale n'a cessé de répéter qu'elle n'en avait plus besoin. La seule possibilité serait dès lors que l'Etat achète, en tant qu'autorité organisatrice des lignes Intercités, ces nouvelles rames. Il pourrait ensuite les faire opérer soit par la SNCF, soit par un autre opérateur après l'ouverture du secteur à la concurrence prévue au début des années 2020. Cependant, à 30 millions d'euros pièce, ce serait un chèque de près de 500 millions d'euros à faire dans un contexte budgétaire tendu. « Il s'agirait avant tout de lancer les négociations sur cette commande, cela ne veut pas dire qu'elle sera signée dès mardi... », dit un bon observateur. Bercy, Alstom et la SNCF ne souhaitent pas commenter ce projet.

En complément de ces commandes, le gouvernement a souhaité qu'Alstom redonne une perspective d'avenir au site de Belfort. Après l'arrêt de la production de locomotives de fret, prévu après 2018 et annoncé le 27 septembre par Henri Poupert-Lafarge lors de son audition à l'Assemblée nationale, le site cherche une seconde activité de fabrication au-delà de la maintenance ferroviaire.

Comme M. Valls l'a évoqué dimanche, Alstom pourrait y installer une nouvelle activité en gestion dans le groupe : la production de véhicules routiers (et ferroviaires) électriques. Il s'agirait notamment du bus électrique du futur. Là, encore, Alstom et Bercy restent discrets. Cependant, la société devrait annoncer un plan d'investissement pour soutenir cette nouvelle activité à Belfort. De même, les élus locaux, qui ont dit être prêts à se mobiliser en faveur d'Alstom, pourraient être associés à l'installation de cette activité. ■

PHILIPPE JACQUÉ

NOMBRE D'EMPLOYÉS D'ALSTOM DANS SES SITES FRANÇAIS



L'angoisse monte dans les autres sites français d'Alstom

Les usines de Valenciennes (Nord), Reichshoffen (Bas-Rhin) et Ornans (Doubs), dépendantes de la commande publique, sont les plus fragiles

Cent pour cent du bruit médiatique, mais pas 100 % du problème... Depuis l'annonce de sa fermeture, le site de Belfort d'Alstom capte toute l'attention. Pourtant, dans les autres usines françaises du groupe, la situation est, par endroits, difficile, voire alarmante, et l'angoisse des salariés palpable. Outre Belfort, trois lieux – Valenciennes (Nord), Reichshoffen (Bas-Rhin) et Aytré (Charente-Maritime) – sont des sites d'assemblage final. Chacun a sa spécialisation et tous ont leurs difficultés liées aux incertitudes concernant la commande publique ferroviaire.

Le cas le plus urgent se situe à l'usine de Valenciennes-Petite Forêt, où sont fabriqués les métros et les RER. Un trou de production pour les deux années qui viennent amène l'entreprise à recourir au chômage partiel. « *Ce sont au moins 200 personnes qui vont être privées d'emploi* », s'inquiète Dominique Despicht, délégué CGT au comité d'établissement. Selon une source interne à Alstom, l'activité partielle concernera, en fait, 30 postes, après recours à des mesures pour en limiter le nombre (détachements, formations...).

« *Valenciennes fait face à un problème conjoncturel*, explique un connaisseur du dossier. *Quand la production des métros MP14 destinés à la RATP commencera, le site sera en pleine activité jusqu'en 2019.* » Reste que plusieurs appels d'offres sont vitaux pour l'avenir, notamment le contrat à 3,5 milliards des RER nouvelle génération. Il représenterait 50 % de la charge du site pour les cinq prochaines années.

Moins pressants en apparence, les ennuis de l'usine de Reichshoffen sont en réalité plus graves.

Dans ce site de 1 000 salariés, qui produit les TER et les trains Intercités, la commande de 250 unités donne du travail jusqu'à la fin de 2017. Et c'est tout ! L'actuel contrat de trains dit Regiolis a été un cauchemar pour Alstom. Le groupe a investi pour produire 1 000 trains promis, mais les trois quarts n'ont jamais été commandés.

Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports, a annoncé, début 2016, une commande de 30 trains d'équilibre du territoire supplémentaires, qui serait une bouffée d'oxygène pour Reichshoffen. Mais la confirmation tarde et il faut quatorze mois d'approvisionnement avant de lancer la production. Le site alsacien n'a plus que quelques semaines avant que la rupture de charge ne devienne certaine.

Délocalisations rampantes

A Aytré, changement d'ambiance. Dans la banlieue sud de La Rochelle, les 1 200 employés ne manquent pas de travail, et le niveau d'anxiété n'est pas aussi élevé qu'ailleurs. Des hangars charentais, sortent les prestigieuses voitures du nouveau TGV duplex L'Océane, destiné à la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux. Aytré partage avec Belfort le privilège de fabriquer le TGV qui a fait la renommée d'Alstom.

En ajoutant la fabrication de tramways, l'usine charentaise tourne à plein. Alstom embauche 80 personnes en intérim et 14 salariés en CDI d'ici à la fin de 2016. Dans un peu plus de deux ans, en revanche, la situation risque de devenir problématique. « *La visibilité de la charge s'arrête à fin 2018*, explique un cadre d'Alstom France. *Des commandes stratégiques pour le Grand Paris (tramways T9 et T10) et celles liées au*

partenariat d'innovation avec la SNCF – le TGV du futur – sont structurantes pour l'avenir du site. »

De Tarbes à Valenciennes, de La Rochelle à Reichshoffen, de nombreux salariés voient venir des délocalisations rampantes qui découlent de la stratégie internationale d'Alstom. « *Des lots complets d'études partent en Inde, chez nos collègues de Bangalore* », témoigne Laurent, technicien à Valenciennes, sous couvert d'anonymat.

A Ornans (Doubs), où sont fabriqués les moteurs, le bruit circule que l'offre d'Alstom pour les futurs RER prévoit que le marché desdits moteurs sera donné à une filiale chinoise et non à l'usine française. Raison supplémentaire de s'inquiéter : Ornans, très lié à Belfort, fait partie des sites en sous-charge et 30 salariés sur 320 ont déjà été détachés au Creusot (Saône-et-Loire) et à Reichshoffen.

Même certains clients majeurs ont protesté contre un recours excessif aux fournisseurs étrangers. Selon un expert du secteur, la RATP se serait plainte des portes du nouveau métro MP14, commandées à des sous-traitants chinois et non au fournisseur français habituel.

« *Nous sommes le plus franco-français des constructeurs ferroviaires*, se défend un haut cadre d'Alstom qui a préféré garder l'anonymat. *Quelque 80 % de la valeur finale de nos trains est d'origine française. Ce n'est le cas d'aucun de nos concurrents. Il est vrai que certains sous-ensembles – châssis, pièces mécaniques – viennent de Pologne, mais le recours à nos sites hors de France ne concerne que 10 % de l'offre industrielle et des travaux confiés aux bureaux d'études.* » ■

ÉRIC BÉZIAT