

170	UTBM Service communication	l'Est Républicain	8 septembre 2016
		Région	Alstom transport - TGV - Belfort - industrie - fermeture



Après l'annonce de la suppression de toute production chez Alstom-Belfort en 2018, une intersyndicale CGT-CFDT-CFTC-CGC se réunit ce matin à 10 h 30



La phrase

Seul site à fabriquer des motrices
« Nous sommes le seul site en France à fabriquer des motrices et maintenant, on nous demande de transférer tout notre savoir-faire, notre technologie, notre expérience à Reichshoffen ! » Un salarié d'Alstom-Belfort.

AUJOURD'HUI SUR estrepublicain.fr

- Gagnez des places pour le match FC Sochaux-Ajaccio.
- Retrouvez toute l'actu des frontaliers sur notre portail dédié.
- Toutes les infos sur votre commune, votre département et votre région dans nos éditions web.

Alstom Transport : fin de la production à Belfort, 400 emplois supprimés

Coup de tonnerre pour les salariés d'Alstom : la direction a annoncé, hier, la fermeture du site de production des trains et motrices de Belfort. Là où est né le groupe, au XIXe siècle, mais aussi le TGV au XXe.

L'annonce a été faite au personnel, à partir de 14 h, par groupes d'une quarantaine de personnes, sur le site belfortain d'Alstom Transport, qui construit des locomotives, des motrices et des trains, dont le TGV. Les traits étaient tirés. Les mines abattues. Les activités de production et de conception vont quitter Belfort. La direction générale d'Alstom Transport confirme les propos tenus au personnel et aux syndicats de l'usine : « Nous allons transférer progressivement, pendant les deux années à venir, les activités d'ingénierie et de production sur notre site de Reichshoffen, en Alsace. Alstom ne part pas de Belfort car nous y gardons l'activité de service, c'est-à-dire la maintenance, qui emploie actuellement une cinquantaine de personnes mais qui peut se développer ». Alstom affirme qu'il « n'y aura pas de départs contraints » et « qu'une solution sera proposée à toute personne qui le souhaitera » pour un reclassement sur un autre site.

Un site industriel de 500 personnes

Alstom Transport emploie environ 500 personnes à Belfort actuellement. Si on enlève ceux qui resteront pour des activités de maintenance, ce sont plus de 400 postes qui vont être supprimés dans la cité du Lion. Au début des années 1990, l'activité ferroviaire fournissait du travail à 1 400 personnes à Belfort. Fin août (notre journal du 26), on avait appris qu'une commande de 44 locomotives de manœuvre de la SNCF avait été passée au profit du constructeur allemand Vossloh - qui ouvre une nouvelle usine outre-Rhin -, alors que Belfort attendait cette charge de travail pour faire tourner ses ateliers à partir de janvier 2018, moment à partir duquel son carnet de commandes devient très maigre. Ce marché était d'un montant de 140 millions d'euros. Le client, Arkiem, a longtemps été une filiale à 100 % de la SNCF mais, depuis quelques mois, la Deutsche Bank (Allemand) est entrée dans son capital à hauteur de 50 %.



■ Le site Alstom Transport de Belfort, qui comptait 1 400 salariés au début des années 1990, est composé d'environ 500 personnes aujourd'hui. Photo d'archives

Le mois dernier, après ce marché manqué, la direction d'Alstom nous déclarait : « Nous aurions construit ces locomotives à Belfort. Nous allons étudier la question de la charge de travail du site de Belfort ». On a donc vu hier ce qu'a donné le résultat de cette étude. Tout le monde, aussi bien du côté des salariés que des décideurs belfortains, savait que les plus grandes craintes pouvaient être formées pour Alstom à Belfort. Depuis l'absorption de l'activité énergie d'Alstom par General Electric, la société n'est plus adossée à un grand groupe industriel et capitaliste. On se rassurait, cependant, avec les déclarations diffusées au moment du rachat de la branche énergie par les Américains mais aussi avec les annonces faites, en 2015, par Emmanuel Macron. L'encore ministre de l'Économie

et de l'Industrie avait alors présenté le projet TGV du futur comme la bouée de sauvetage du site belfortain. Ce projet, justement, déjà annoncé à Belfort l'an passé, était présenté en grande pompe, hier matin, à Paris, par le directeur général d'Alstom, Jean-Baptiste Eyraud et déclaré oralement que sept sites, dont celui d'Ornans dans le

Doubs pour les moteurs, travailleraient à la production du futur TGV. Dans le même temps, le communiqué remis à la presse évoquait huit sites, dont Belfort. On a compris, quelques heures plus tard, les raisons de cette différence de chiffre du DG d'Alstom entre l'oral et l'écrit...

Philippe PIOT

« Votre activité a une importance stratégique pour la France et sera donc défendue. Depuis des semaines, nous nous battons pour qu'il n'y ait pas de plan social, ni de licenciements, mais au contraire des perspectives de redémarrage. »
Emmanuel Macron, Ministre de l'Économie et de l'Industrie lors de sa visite de l'usine d'Alstom Transport de Belfort en mai 2015

« On va se battre pour conserver le site »

Belfort. La colère s'exprimera sans doute plus tard.

Hier, en début d'après-midi, c'était surtout l'abattement qui dominait chez les salariés du site de Belfort rencontrés à la sortie de l'usine, peu après l'annonce de l'arrêt de la production à la mi-2018. C'est peu de dire que la nouvelle a fait l'effet d'une bombe.

Les délégués du personnel ont d'abord été informés par la direction à partir de 13 h. Une heure après, c'était le tour de l'ensemble des salariés, dès 14 h, par groupes de 30 à 40.

« C'est très violent »

« Quand la direction nous a indiqué que l'ensemble de la production serait transféré de Belfort à Reichshoffen, les gens ont pris un coup de massue », résume Laurent Lantier, ouvrier chez Alstom depuis trente et un ans. Son collègue Barbarino Augello souligne que la moyenne d'âge dans l'usine s'établit à 48 ans et 9 mois : « Même si la direction annonce des reclassements, ce n'est pas à cet âge-là qu'on va s'installer ailleurs. Il faut se battre pour que le site reste ouvert. » De son côté Musa Sener, technicien depuis dix ans, se dit « abasourdi » par cette décision. « C'est très violent. Le matin, on est dans la perspective du TGV du futur et



■ David Kaiser.

une heure après, on nous annonce la fermeture prochaine de Belfort. Pourtant, lors du dernier conseil d'établissement, on nous avait dit que la charge n'était pas trop mauvaise. Et même après la perte du marché Arkiem (lire ci-dessus), le discours de la direction n'était pas alarmiste du tout. » Lui aussi se prépare à la lutte : « J'ai une maison à Montbéliard, des crédits, je ne me vois pas partir ailleurs. Je suis prêt à me battre pour le maintien du site. » David Kaiser, quarante-quatre ans chez Alstom, où il est câbleur, n'a jamais connu d'autre employeur, ni non plus le chômage : « Je suis entré dans la société à 19 ans, on



■ Laurent Tavernier et Barbarino Augello. Photos Aleth ARRIAS

« Un site historique »

est même venu me chercher à l'école. » L'annonce de la fermeture l'a consterné. « Nous sommes le seul site d'Alstom en France à construire des motrices. Nous avons un savoir-faire, une technologie, une expérience et maintenant on nous demande de transmettre tout cela à nos collègues de Reichshoffen ! C'est le site historique d'Alstom qui va fermer avec l'aide de l'État. Fournant, le groupe ne manque pas d'argent avec les énormes commandes en Afrique du Sud, en Inde et tout récemment avec le TGV américain. » Ne lui parlez pas d'Emmanuel Macron, qui,

alors ministre de l'Économie, a visité l'entreprise le 28 mai 2015, annonçant en grande pompe le projet de TGV du futur : « Il a tenu son rôle de politique en ne faisant que des promesses. Nous, le TGV du futur, on l'a pris en pleine poire ! » Quant à la perspective de travailler à Reichshoffen, elle le laisse sceptique : « C'est un site surdimensionné car Alstom n'a pas obtenu toutes les commandes de TER prévues. Je doute qu'ils puissent embaucher du monde. »

« Comme un couperet »

Même analyse chez Frédéric Demange, technicien ans d'études, depuis vingt-sept ans chez Alstom. « Pour moi,



■ Frédéric Demange.

c'est tombé comme un couperet. L'établissement de Belfort n'est aucunement en difficulté financière, contrairement à celui de Reichshoffen, qui perd de l'argent après de lourds investissements pour les projets Régionaux de la SNCF. » Il observe aussi que GE trouvera après 2018 une belle opportunité de s'étendre : « Surtout qu'ils ont en commun beaucoup de réseaux avec Alstom (eau, électricité, téléphone, gaz) et que leur projet était de devenir autonomes, ce qui a un coût. » Une intersyndicale CGT-CFDT FO CGC se réunira ce matin à 10 h 30 pour décider des actions à mener.

Dieder PLANADEVALL

Billet

Tous ces trains qui passent...

Ce 28 mai 2015, à Belfort, Emmanuel Macron se montre bravahe. Tout sourire, casquette Alstom vissée sur la tête, le ministre de l'Économie assure que « l'État saura peser » pour « défendre le site d'excellence où est fabriqué le TGV français ». « Vous pouvez compter sur moi. Objectif zéro licenciement », ose-t-il devant les cadres et partenaires sociaux de l'usine, qu'il visite comme à son habitude : le pas conquérant, entouré d'une nuée de journalistes. On sait aujourd'hui où vont passer ces belles promesses... Tout entier tourné vers son destin personnel, qu'il imagine grandiose, Macron a quitté Bercy. Et les 500 salariés de l'usine franc-comtoise, qui cessera toute production d'ici à 2018, n'ont plus que leurs yeux pour pleurer. Il y a quelques jours, le groupe français avait essayé un revers cuisant après la décision d'Arkiem, filiale à 50 % de la SNCF, de passer auprès de son concurrent allemand Vossloh une commande de 44 locomotives. Ce marché de 140 millions d'euros aurait sans doute aidé Belfort à passer quelques années difficiles, sur un marché européen particulièrement déprimé. Partout ailleurs, cependant, Arkiem affiche une prospérité insolente avec une croissance de 5 % et un résultat d'exploitation en progression

de 23 %, sur le dernier exercice. « Mon objectif est de gagner des marchés, de croître, de dégager de la trésorerie et des profits », plastronnait il y a quelques semaines son nouveau PDG, Henri Poupard-Lafarge. Qu'on se le tienne pour dit : c'est en Asie, en Afrique et en Amérique du Sud, bref, loin de ses bases européennes, qu'Alstom souhaite désormais investir. Cruelle ironie du sort, mais comment ne pas songer à une diversion ? L'annonce, hier, de la fermeture du site belfortain, symbole, depuis 150 ans, du génie français en matière de construction ferroviaire (ici est née la première motrice TGV), est intervenue le jour même où, à Paris, Alstom et la SNCF signaient « un partenariat d'innovation » pour un TGV connecté de nouvelle génération. Plusieurs fois repoussée, sa mise en circulation est annoncée pour 2022. Sans engagement ferme, toutefois. Résumons : une parole politique aussi incantatoire qu'impuissante ; une marche forcée vers l'international ; des actionnaires comblés et les salariés de l'industrie française méthodiquement démantelés. Le drame que vit Belfort, et qui touche au cœur toute la Franche-Comté, est le symptôme d'un déclin national que rien ne semble pouvoir enrayer. Un de plus.

Nicolas BASTUCK

Réactions

Damien Meslot « consterné »

Le député-maire LR de Belfort se dit « consterné » par cette décision qui n'est pas conforme « aux promesses qui avaient été faites ». Il a demandé un rendez-vous au PDG d'Alstom et au ministre de l'Économie. Il a aussi saisi le préfet pour que le statut des salariés soit pris en compte et réclame un retour sur la décision.

Michel Zunkeller : « un véritable mensonge »

Le député-maire UDI de Valdoie évoque un « véritable mensonge » au sujet des engagements du gouvernement et des directions industrielles de « faire du site de Belfort dans toutes ses composantes une véritable réussite ». Il évoque l'accord qui était intervenu entre General Electric et Alstom et demande que les « engagements forts » de l'époque au sujet de la pérennité du site de Belfort soient respectés.

Cédric Perrin : « la passivité du gouvernement »

Le sénateur LR du Territoire de Belfort met en cause « la passivité du gouvernement, qui n'a fait qu'accélérer la décision d'Alstom de fermer le site belfortain ». Il avance que, malgré un rendez-vous à l'Élysée le 6 avril, ses relances auprès du ministre de l'Économie n'ont jamais fait l'objet de réponses claires au sujet d'Alstom Transport.

Marie-Guite Dufay « consternée » aussi

La présidente PS de la Région fait part de sa consternation après cette annonce. Elle s'est entretenue avec la direction d'Alstom et le secrétaire d'État à l'Industrie. « Je refuse de me résigner à une telle annonce, car il y a un avenir industriel pour le site Alstom de Belfort si chacun prend ses responsabilités », dit-elle.

François Sauvadez : « des actes ! »

Le leader de l'opposition régionale exige des actes de la part de Marie-Guite Dufay. Il lui reproche, en matière économique, de renvoyer « inlassablement vers le futur Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEI), naissance d'ALS, THOM 1972 : réalisation du premier TGV, le 001. 1998 - Alstom entre en Bourse et, à cette occasion, devient Alstom 2004 - l'entreprise, en difficulté, est sauvée par l'État. 2014 - la branche énergie est rachetée par General Electric, l'activité ferroviaire restée seule. 7 septembre 2016 : annonce de la fermeture du site de production à Belfort.

Ph. B.

Alstom en dates

1872 : création de la société Alsacienne de Constructions Mécaniques (SACM). **1879 :** ouverture de l'atelier de la SACM à l'emplacement actuel de l'usine. **1899 :** construction de l'atelier de production pour les grosses machines. **1928 :** fusion avec Thomson-Houston, naissance d'ALS, THOM. **1972 :** réalisation du premier TGV, le 001. **1998 :** Alstom entre en Bourse et, à cette occasion, devient Alstom 2004 - l'entreprise, en difficulté, est sauvée par l'État. **2014 :** la branche énergie est rachetée par General Electric, l'activité ferroviaire restée seule. **7 septembre 2016 :** annonce de la fermeture du site de production à Belfort.