

190	UTBM Service communication	le magazine du Monde	1 octobre 2016
			Alstom transport - politique - économie - région - industrie

Belfort sort des rails.

C'est une ville sous le choc. L'annonce de la fermeture, en 2018, du site historique d'Alstom sidère cette cité en symbiose avec l'entreprise ferroviaire depuis 137 ans. L'Etat doit dévoiler, début octobre, un plan de sauvegarde. Mince espoir... Pour l'heure, c'est à un passé glorieux que les "Alsthommes" se raccrochent : l'aventure du TGV, l'avènement du nucléaire et les grandes grèves ouvrières. Une histoire française.

C'était en 1972. Une année qui fleurait bon l'économie triomphante et l'insouciance déconne post-soixante-huitarde. Claude François chantait des lundis au soleil. Officiellement, Pompidou n'était pas encore malade. La France non plus. Le visage patelin du président incarnait ce que l'on allait appeler plus tard les " trente glorieuses ", cette parenthèse enchantée de prospérité où l'on bétonnait à tout-va au nom de la religion du progrès, la tête haute. En 1972, Michel Dato avait 18 ans. L'âge des possibles. Celui du bac, aussi, quand tout va bien. Son diplôme en poche, sans trop se poser de questions, le jeune homme a fait ce que les jeunes de Belfort faisaient alors, s'ils ne s'imaginaient pas destin plus aventureux. Il a poussé la porte du bureau d'embauche d'Alsthom, qui s'écrivait encore avec un " h ", pour aller travailler. C'était un petit bâtiment à côté de l'usine, où l'on entrait le coeur léger, comme pour s'acquitter d'une formalité.

Nul ne se souciait alors de signer le moindre contrat. Ni l'entreprise, ni les salariés. Dans ce grand bassin industriel, trouver un emploi était simple

comme bonjour. " *Il y en avait pour tout le monde, on s'en fichait,* se souvient ce sexagénaire. *Quand un ouvrier de Peugeot, à Sochaux, s'engueulait avec sa hiérarchie, il pouvait se faire embaucher le lendemain chez Alstom à Belfort.* " Michel Dato s'est tranquillement fait une place de dessinateur dans le bureau d'études des turbines à vapeur, qu'il a rejoint avec ses Clarks à frange et ses cheveux longs, alors que le costume-cravate était de rigueur chez les cols blancs. " *On me demandait s'il fallait m'appeler monsieur ou madame* " , se marre-t-il. A la fin de la journée, les milliers de salariés de l'usine se massaient devant les barrières, avec leurs vélos ou leurs mobylettes. L'heure, c'était l'heure. Pour tout le monde. Et lorsque la voie s'ouvrait, cette foule pressée se dispersait dans la ville au bruit des moteurs deux-temps, dans un nuage nauséabond d'essence mal digérée, qui ne se dissipait que bien après le dernier passage. Dans cet autre temps, l'on vénérât encore la fumée noire. Assis dans son salon, quarante-quatre ans plus tard, Michel Dato, aujourd'hui à la retraite, raconte avec entrain sa petite histoire, humble morceau

de la grande, confetti parmi tant d'autres d'une épopée industrielle à laquelle il se félicite d'avoir participé. Il a quitté Alstom lors de l'un des précédents plans sociaux. Mais lorsque la direction a annoncé, le 7 septembre, la fermeture du site historique du groupe en 2018, il a pris le coup droit dans l'estomac, comme nombre d'anciens. Ses deux parents, avant lui, travaillaient ici. Ses deux frères ont suivi le même chemin. " *C'est mon histoire familiale, constate-t-il. C'est sentimental.* " A Belfort, même si tout le monde sait depuis belle lurette que les grandes heures sont révolues, " *l'Alstom* " reste bien plus qu'une usine et des bureaux d'études, qui emploient 480 salariés. C'est un morceau de l'histoire de la ville. Presque une identité, à la vie à la mort. Et c'est aujourd'hui une blessure d'amour-propre que même l'éventuel plan de sauvegarde désormais annoncé - les propositions du gouvernement devraient intervenir début octobre - aura du mal à panser.

" *Alstom, c'est Belfort et Belfort, c'est Alstom!* " tonne, depuis le début de la crise, le député et maire Damien Meslot (LR), sur tous les tons et devant tous les micros qui passent, comme ont l'habitude de le faire ici les politiques de tous bords quand un danger guette le site. Même les mythes peuvent s'user si on n'y prend garde, et les slogans identitaires permettent de mettre un peu d'huile dans les rouages de la légende de cette usine pas tout à fait comme les autres. A l'entrée du bureau de l'édile est posé en évidence un livre

historique, consacré à l'implantation de l'entreprise dans la ville. " *Cela fait cent trente-sept ans!* ", répète-t-il, comme si à cet âge canonique le droit à l'immortalité était forcément acquis. Sur un mur sont accrochées six photos artistiques des ateliers. En face, sur une table de travail, s'accumulent les flyers de soutien aux salariés. " *On ne fabrique pas des calèches, des fiacres ou des diligences, quand même! On reste à la pointe. Veut-on de l'industrie dans ce pays? Ce n'est pas la fin de l'histoire. Si vous dites ça aux ouvriers, vous allez vous prendre un boulon* " , martèle Damien Meslot, qui a plusieurs formules dans sa boîte à outils.

D'ordinaire, à l'entrée de Belfort, l'une des toutes premières motrices du TGV assure le comité d'accueil dans la ville. Installée en surplomb de l'autoroute, reine des lieux sur son trône. Une manière de rappeler aux visiteurs oublieux que c'est ici que le programme à grande vitesse, fleuron du ferroviaire français, a été conçu. Et que c'est ici que ses motrices ont toujours été construites, ou au moins assemblées. Sur la carlingue de ce prototype transformé en statue a été inscrit en lettres capitales un hommage de la ville, en trois mots : " *Belfort aux Alsthommes* " . Les Alsthommes? Voilà un autre chapitre de la mythologie. C'est ainsi que les Belfortains ont pris l'habitude d'appeler les salariés, dans un saisissant raccourci ontologique, qui les assimile à leur entreprise. Depuis avril, cependant, cette motrice 001 a

disparu de son promontoire au-dessus de l'A36. Son envol a précédé la disparition annoncée de l'usine. Un simple hasard devenu d'un coup lourdement symbolique. L'engin, qui commençait à flétrir au grand air, a innocemment rejoint au printemps un atelier pour un grand nettoyage et un bon coup de peinture fraîche. Il doit retrouver sa place en novembre. Si tout va bien... Car cette " loco " pas comme les autres fut récemment la cause d'un incident diplomatique. " *La direction de la communication d'Alstom voulait que l'inscription en hommage aux Alsthommes soit enlevée, ça ne leur plaît pas* , peste Damien Meslot . *Je leur ai dit qu'il n'en était pas question. C'est la Ville qui paie. Ils ont entendu raison.* " Le gardien du porte-monnaie se pose aussi comme celui du Temple.

L'histoire d'Alstom à Belfort débute dans un des méandres de l'Histoire nationale, avec un grand "H " .

En 1870, les Français perdent la guerre face aux Prussiens auxquels ils sont contraints de céder l'Alsace et la Moselle. Mais dans ce petit bout de terres vallonnées, niché entre les Vosges et le Jura, les troupes de Pierre Philippe Denfert-Rochereau résistent et s'accrochent avec bravoure à la France. A deux pas, à Mulhouse, la Société alsacienne de constructions mécaniques (SACM), ancêtre d'Alstom, se retrouve en fâcheuse posture, coupée de son marché français. Elle décide donc d'installer en

1879 une partie de sa production de l'autre côté de la nouvelle frontière. Les nombreux "optants", ces Alsaciens qui refusent le joug germanique et qui se réfugient alors à Belfort, constituent pour la SACM une main-d'oeuvre toute trouvée à forte valeur ajoutée patriotique... Cette unité de production permet à la société d'échapper aux droits de douane et de répondre à la demande qui explose avec le plan Freycinet, un programme de travaux publics qui couvre la France de rails. " Dès cette époque, l'usine est liée à la France, à l'Etat, à la puissance publique ", observe l'historien Robert Belot, professeur à l'UTBM, l'école d'ingénieurs de la ville, et coordinateur, avec son collègue Pierre Lamard, de l'ouvrage *Alstom à Belfort. 130 ans d'aventure industrielle* (éditions ETAI, 2009).

Cette implantation de la SACM transforme radicalement la cité. Au départ, Belfort n'était qu'une ville de garnison, 5 000 âmes tout au plus. Elle gonfle rapidement pour devenir un vibrant bastion industriel. Aux plus belles heures, dans les années 1960, Alstom emploie directement jusqu'à 10 000 personnes, l'équivalent d'un cinquième de la ville. " Tout le monde connaissait un frère, un voisin, un ami qui travaillait là ", pointe Robert Belot. Une cité ouvrière sort de terre à côté de l'usine. Un quartier pavillonnaire pousse dans la commune mitoyenne de Cravanche, pour loger les ingénieurs. En position dominante, à flanc de colline. Avant que les hypermarchés ne débarquent ici comme ailleurs,

les salariés faisaient leur course dans la coopérative de l'entreprise. On petit-déjeunait, on déjeunait, et on dînait Alstom. " *Des générations de petits Belfortains ont découvert la mer dans les centres de vacances de l'entreprise* ", pointe encore Damien Meslot. De nombreux techniciens ont également découvert le monde en assurant le service après-vente des turbines ou des locomotives fabriquées à Belfort. " *Des immigrés, aussi, sont venus travailler et se sont intégrés. Alstom, c'était aussi une vraie machine à produire des petits Français* ", estime Robert Belot. C'était ainsi. L'entreprise rythmait la vie, rythmait la ville.

Au-delà de cette symbiose, il y a chez les " Alsthommes " et dans la cité du Lion la fierté profondément enracinée d'avoir participé à deux des plus grandes aventures industrielles du xxe siècle : le TGV, bien sûr, mais aussi le nucléaire, avec la construction de grandes turbines pour les centrales. Toute la partie " énergie " du site, comme l'on dit ici, a été aspirée par General Electric (GE) en 2015. Le conglomérat américain dispose désormais à Belfort de sa plus grande unité industrielle en France. La plupart des salariés alors passés sans dommage d'Alstom à GE (prononcez " dj-hi ") ne se plaignent d'ailleurs pas, aujourd'hui, de ce changement de bannière. Servir la patrie, c'est bien, mais les salaires américains sont meilleurs. Ceux de la branche transport, en revanche, ceux qui sont restés dans la maison-mère

atrophiée, tombent de haut. Les halls d'assemblage des motrices, hauts de 18 mètres sous le faîte et longs de presque 300 mètres, sont de gigantesques neufs de cathédrales industrielles en brique rouge. Le bruit métallique des tôles y sonnait ces dernières semaines comme un curieux requiem. Sans que les ouvriers ne puissent, ne veuillent se résoudre à être immolés sur l'autel de restructurations décidées loin de chez eux. " *Juste avant l'annonce de la fermeture, j'ai emmené ma fille de 6 ans prendre le TGV pour la première fois. Elle était fière que son papa ait construit ça. Elle m'a dit qu'elle voulait aussi travailler chez Alstom. Ce serait la troisième génération. Mon père travaillait déjà ici* ", raconte Fabien Fritsch, un tuyauteur rencontré sur le parking de l'usine, qui peste contre les décisions des " financiers " à Paris. " *Il est bien, le TGV. Ce n'est pas comme si personne n'en voulait plus. Les Américains viennent d'en acheter. Mais ils vont le faire là-bas. La direction s'en fout de savoir où l'on produit. Ils vendent un logo et pensent aux dividendes, c'est tout* ", poursuit-il. A la fierté locale répond ainsi l'idée d'un grand gâchis, que résume à sa manière Jean-Pierre Chevènement, maire de la ville pendant vingt ans, jusqu'en 2007 : " *Alstom est le symbole de trente ans de désindustrialisation française. C'était un ensemble magnifique, complètement démantelé, volontairement, à partir des années 1990, dans une stratégie purement financière. A cela s'ajoute de la part des dirigeants*

une vindicte sociale contre le site de Belfort car ils n'ont pas supporté les grandes grèves de 1979 et 1994 qui y ont été menées. "

Aquelques rues de l'usine, dans son appartement, Maurice Cattin incarne peut-être mieux que quiconque c

ette fierté désenchantée des " Alsthomes ". Quand il est entré dans l'entreprise, en 1949, il croyait l'usine " éternelle ". Il y a gravi de nombreux échelons, jusqu'à devenir le chef des essais. Son salon, sympathique foutoir, est un petit musée qui commémore son aventure ferroviaire. Il nous a préparé un exemplaire de *Paris Match* d'avril 1955 dans lequel est célébré le record du monde de vitesse de la motrice CC 7107, à 331 km/h. Il sort aussi une médaille gravée à la Monnaie de Paris, récompense des 482 km/h atteints avec le TGV Atlantique le 5 décembre 1989. Parmi d'autres reliques, il conserve même... un décapsuleur. Cet objet apparemment insignifiant rappelle qu'il fut un temps où les ouvriers pouvaient se mettre en grève pour autre chose que pour défendre leurs emplois. En 1979, pour la commémoration du centenaire de l'installation de la SACM à Belfort, tout le monde attendait ici un geste financier de la direction. Las, les salariés n'ont reçu que cet ouvre-bouteille, un coffret de stylos Waterman et une bouteille de cognac. Une provocation, ont-ils jugé. Même si le cognac était bon. Ce maladroit cadeau a été l'étincelle d'une rébellion qui a débouché sur deux mois de

grève, avec le soutien massif des habitants de la ville et les gros titres de la presse nationale. La direction attendait la visite de Michel Poniatowski, émissaire de Valéry Giscard d'Estaing. Mais elle a finalement vu débarquer François Mitterrand, qui travaillait à sa future élection, en attisant la flamme de la gauche. A Belfort, les couplets de la chanson de geste de " l'Alstom " sont ainsi ancrés dans toutes les mémoires. Les réciter, c'est une manière d'appeler à la responsabilité historique des dirigeants et de l'Etat. Mais regarder en arrière n'empêche-t-il pas, aussi, de regarder vers l'avant? Certains le pensent, même si rares sont ceux qui le disent ouvertement. " *Tout le monde dit : "Belfort, c'est Alstom et Alstom, c'est Belfort." L'honnêteté serait de dire : "Alstom, c'était Belfort et Belfort, c'était Alstom." Bien sûr, il ne faut pas que ça finisse comme ça, brutalement. Mais l'avenir, à plus long terme, n'est probablement plus dans le ferroviaire "* , estime ainsi Christian Proust, ancien président (MDC puis PS) du conseil général de Belfort. " *Alstom à Belfort, ça s'est fini en 2015, quand General Electric a racheté la partie énergie et l'a pérennisée. Le plus important, c'est qu'il reste de l'activité industrielle "* , abonde Michel Oytana, ingénieur fraîchement retraité de l'entreprise.

Chez les salariés qui luttent pour leur emploi, bien sûr, le ton n'est pas le même. Ils soutiennent bec et ongles que le site, avec tous ses bureaux d'études et sa matière grise, mérite d'avoir un

avenir. Sous le choc de l'annonce de fermeture, André Fages, le délégué de la CFE-CGC, syndicat des cadres, a d'abord servi devant les caméras l'histoire du berceau de la marque, qui ne pouvait être sacrifié. Mais quand il est rentré à l'usine, il s'est fait reprendre de volée par les plus jeunes, qui lui ont parlé du futur, pas du passé. " *Ils m'ont chopé et m'ont dit qu'il fallait que je parle d'innovation. Ils ont raison. Ici, on travaille avec des imprimantes 3D, avec de la réalité virtuelle, on a créé un simulateur de conduite "* , raconte André Fages. A l'intérieur de l'usine, nul n'a envie de se faire embaumer, de devenir un paragraphe dans le grand livre de la désindustrialisation française. Pour que continue à vivre dans son église belfortaine cette petite communauté de passionnés dont l'oeil frise encore à l'évocation d'une locomotive, comme des gamins face à un train électrique. " *Quand vous allez dans ces ateliers, c'est quand même autre chose qu'une société de service en informatique, non? "* , nous demande en guise de conclusion André Fages, soudain parcouru, ému, d'un frisson de chair de poule.

**par Pierre Jaxel-Truer -
photos Alexis Vettoretti**

© 2016 SA Le Monde. Tous droits réservés.



Ce certificat est émis à **UTBM -**
Bienvenue sur Europresse à des
fins de visualisation personnelle et
temporaire. Le présent document est
protégé par les lois et conventions
internationales sur le droit d'auteur et
son utilisation est régie par ces lois et
conventions. Date d'émission :
2016-10-03
news:20161001·LMM·halstom026304
8