

# Le plan Alstom critiqué Hollande défend les choix de l'État

« Le choix qui a été fait, c'est de consolider la filière ferroviaire qui était en interrogation sur son avenir », alors que la situation « faisait planer un doute sur le maintien de sites, notamment le site de Belfort », a déclaré le Président.

L'État a « pris ses responsabilités » pour assurer « la pérennité » du site d'Alstom à Belfort, a déclaré hier François Hollande, en réponse aux nombreuses critiques qui ont accueilli le plan de sauvetage dévoilé la veille.

« Le choix qui a été fait, c'est de consolider la filière ferroviaire qui était en interrogation sur son avenir », alors que la situation « faisait planer un doute sur le maintien de sites, notamment le site de Belfort », a ajouté le Président, lors d'une visite au centre de recherche de Safran à Gagny (Val-d'Oise).

« Les choix qui ont été faits, c'est d'assurer par la commande publique, de donner par la commande d'État, des plans de charges à des sites et à des entreprises qui en ont le plus besoin », a-t-il insisté. « Certains se posent toujours des questions : quand l'État est absent, on met en cause son inertie, et quand l'État est présent, on s'interroge sur les moyens dont il dispose pour assurer l'avenir. »

Dans le cas d'Alstom, « l'État a pris ses responsabilités et fait en sorte que nous puissions à la fois maîtriser nos finances publiques et assurer la pérennité de l'entreprise », a conclu le Président.

De son côté, François Fillon, candidat à la primaire de la droite, a critiqué la commande publique de locomotives Alstom, y voyant la « décision politique » d'un « gouvernement aux abois ». « C'est la pratique du sapeur Camember, c'est-à-dire qu'on creuse un trou pour en boucher un autre », a déclaré l'ancien Premier ministre (LR).

Rappelons que ces commandes ne pèsent sur le budget de l'État qu'à partir de 2019.



« L'État a pris ses responsabilités. »

Photo Alexandre MARCHI

**Reportage** Scepticisme de nombreux commerçants après les mesures du gouvernement et de la direction

## À Belfort : « Positif mais cher payé... »

**Belfort.** « Je suis très satisfaite que le site Alstom soit sauvé, mais il n'y a quand même pas de quoi crier victoire », lance Liliane Soucha, qui dirige une boutique de prêt-à-porter à Belfort. Comme une grande majorité de commerçants de la ville, elle avait plâcardé sur sa vitrine l'affiche de soutien et d'appel à manifester le 24 septembre, fournie par la municipalité.

Non sans une certaine amertume, elle déceit dans l'opération de sauvetage à grands coups de commandes publiques un « racommodage » agrémenté d'un fort parfum politique : « C'est étonnant de commander des trains ou des locos dont on n'a pas vraiment besoin. Et c'est absurde de mettre sur certaines voies des TGV qui ne rouleront pas à pleine vitesse. Si les élections n'étaient pas si proches, ça ne se serait pas passé comme ça. C'est positif pour Belfort, mais c'est cher payé. »

**« Je ne voudrais pas que ces mesures restent une rustine électorale »**

Christine Kléber, cogérante d'une chocolaterie, est carrément incrédule : « Je pense que c'est du grivoillage avant les élections. Il faut arrêter de prendre les gens pour ce qu'ils ne sont pas. Je suis pessimiste pour la suite, mais ça me ferait plaisir de me tromper. » Sylvain Bonnemaison, boucher, est persuadé que le départ d'Alstom aurait eu de fâcheuses conséquences



■ Comme Lilian Soucha, de nombreux commerçants avaient exprimé leur soutien aux salariés et appelé à la manifestation du 24 septembre.

Photo Lionel VADAM

pour la ville : « C'est positif pour Belfort et pour l'emploi des salariés. Mais il faut que le matériel commandé soit vraiment utile, car sinon, c'est du gaspillage. »

Edith Salomon, fleuriste aurait volontiers fermé une journée pour soutenir les salariés d'Alstom : « On est quand même soulagés qu'il

se soit passé quelque chose, que des mesures aient été prises pour sauver l'emploi. Bien sûr, ce plan a un coût. En tout cas, c'est bon pour la ville. Pour la France, c'est autre chose. »

Jean Schmidt, pharmacien, avait consacré l'écran lumineux de sa vitrine au soutien à Alstom : « C'est une bonne

nouvelle pour le site, pour Belfort et pour l'ensemble des commerçants. Mais je suis un peu déçu de savoir que certains de ces TGV commandés ne vont pas rouler à grande vitesse. Je ne voudrais pas que ces mesures restent une rustine électorale. En tant que citoyen, j'ai l'impression que l'État

apporte une aide positive, mais qui reste précaire. »

Des opinions qui reflètent le scepticisme ambiant. Les commerçants, comme un certain nombre de Belfortains, ont du mal à prendre les promesses gouvernementales pour argent comptant.

Didier PLANADEVALL

## En Alsace : une annonce qui sème le trouble

**Reichshoffen.** Hier, au lendemain de l'annonce faite mardi par Christophe Sirugue, secrétaire d'État à l'Industrie, la nouvelle du « sauvetage » de l'usine Alstom de Belfort était plutôt bien accueillie par le personnel et les représentants syndicaux du site de Reichshoffen, en Alsace, troisième en termes d'effectifs (950 salariés dont 80 intérimaires) du groupe en France.

« Pour nos collègues de Belfort c'est une bonne nouvelle ! Cela leur apporte trois années de travail supplémentaires », confie Hervé Fillhardt, délégué FO élu au comité d'établissement (CE). Ce qui n'empêche pas les avis de fuser quant à l'efficacité et le bien-fondé du plan : « C'est une décision politique qui aurait pu être prise bien plus tôt », estime un salarié. « Il s'agit d'un coup de pub avant les élections de 2017. De plus, je ne suis pas sûr que la commande des 21 TGV et 20 locomotives de fret attribuée à Belfort soit une charge de travail qui suffira à y maintenir la totalité des em-



■ Le site alsacien aurait une visibilité à deux ans.

Photo DNA - Franck KOBİ

ploi », lâche un jeune salarié alsacien. Pour Claude Merckel, représentant la CGT au CE, « le gouvernement se donne l'image du sauveur d'Alstom. Mais les salariés ne sont pas dupes : ils savent qu'il y a des élections dans quelques mois. » Dans un tract distribué hier à Reichshoffen, l'intersyndicale CGT-FO détaille avec

précision les engagements figurant dans le plan gouvernemental : « Il contient aussi une bonne nouvelle pour Reichshoffen : c'est la confirmation de la commande de 30 rames Intercités. Elle doit être notifiée définitivement avant la fin novembre », relève Hervé Fillhardt. L'intersyndicale n'oublie pas, dit-il, « que celle-ci avait été promise l'hiver dernier en compen-

sation de l'annonce par le secrétaire d'État aux Transports d'un appel d'offres sur les trains d'équilibre du territoire. Cela remplira le creux de charge prévu en 2018. »

Pour autant, la nouvelle commande de 15 TGV Duplex à étage par l'État sème le trouble, voire suscite des inquiétudes, au sein des représentants syndicaux comme

du personnel alsaciens : « Va-t-on déshabiller Pierre pour habiller Paul ? On craint que ces TGV, qui devront circuler sur les lignes ordinaires, à 160 km/h, ne diminuent d'autant le nombre de trains TER qui figureront à l'appel d'offres de l'État à la fin de l'année. On se retrouverait alors avec 25 trains au lieu des 40 annoncés », calcule M. Fillhardt.

« Rien ne dit qu'Alstom remportera l'appel d'offres en question ! » pointe un salarié travaillant au garnissage des rames Régiois. Alors que la cadence de production de ces dernières a été réduite début septembre, suite à la suppression de l'équipe de nuit et à la réduction du nombre d'intérimaires, ce dernier prend les choses avec philosophie : « Avoir une visibilité à deux ans, c'est déjà pas mal ! » « Je fais confiance à la direction du site : elle a toujours réussi à nous assurer du travail jusqu'à présent, malgré la conjoncture », déclare un autre salarié de l'usine alsacienne.

X. T.

**Pour ou contre le plan de sauvetage ?**

**Pour**

## « Nécessaire mais insuffisant »

**- Que pensez-vous des mesures prises pour le sauvetage du site Alstom de Belfort ?**

Je trouve que ce plan était nécessaire, mais qu'il ne fait pas le poids. Il n'est pas suffisant. L'État n'a pas eu tort d'agir en urgence et de jouer les pompiers, mais il aurait dû le faire en posant des conditions de développement du potentiel de la société et pas seulement du maintien de l'activité. D'autant plus qu'il est actionnaire pour 20 %.

Il faut des commandes à court terme bien sûr, mais il aurait aussi fallu lancer par la même occasion un grand plan de développement du transport ferroviaire et de ses infrastructures, en France et en Europe.

Un tel plan pourrait très bien bénéficier d'un financement de la Banque centrale européenne.

**- Que répondez-vous à ceux qui critiquent les mesures de l'État et font le ratio entre les 480 emplois et les plus de 500 M€ de commandes publiques ?**

Il ne faut pas uniquement raisonner en terme d'emplois. L'État a eu conscience de la nécessité de sauvegar-

der ce centre de conception et d'innovation. Dans le cas de Belfort, on ne compte pas seulement en nombre de salariés, mais aussi en aspect stratégique du site.

**Mais les commandes passées ne répondent pas toujours à des besoins particulièrement évidents ?**

C'est vrai qu'on est un peu-là à la limite du capitalisme monopoliste d'État, quand celui-ci devient béquille du capital !

**Ce dossier n'a-t-il pas été pollué par les futures échéances politiques ?**

Nécessairement. Ce texte a bien sûr renforcé la pression exercée par la société comme par les salariés.

**Alstom est considéré comme un groupe à la pointe de la technologie. Pourtant, vous affirmez que le groupe n'investit pas assez dans la recherche.**

Bien sûr, puisque sur 7 milliards d'euros de chiffre d'affaires, Alstom ne consacre que 156 millions d'euros à la recherche et développement. C'est bien trop peu. Pourtant, avec le TGV du futur notamment, les enjeux sont énormes.

Propos recueillis par Didier PLANADEVALL

**Contre**

## « Ce plan est une bouffonnerie »

**- Vous qualifiez le plan de sauvetage d'Alstom de « bouffonnerie ». Vous y allez fort !**

Pas du tout. Chacun voit bien que ça ne tient pas debout. Fallait-il sauver un site comme Belfort alors qu'il n'était question que d'y déplacer 350 postes de travail, et non de les supprimer, alors que 10 000 emplois sont détruits chaque jour en France ? L'État devait-il lui-même commander pour 500 millions de TGV, en contraignant la SNCF à les faire rouler à 200 km/h ? C'est abracadabrantesque et je ne suis pas le seul à le penser. Vous vous rendez compte de ce que l'on peut faire avec 500 millions d'euros en termes de formation, de reconversion, de recherche et d'investissements productifs, à l'heure de l'intelligence artificielle, de la robotique et des nanotechnologies ? 500 millions, c'est plus d'un million par emploi préten-



■ Nicolas Bouzou est économiste, directeur d'études à l'Université Paris II Assas, fondateur du cabinet de conseil Asterès.

duement « sauvé », aux frais du contribuable. À la limite, on aurait mieux fait de reverser directement cet argent aux salariés d'Alstom. Au moins, on aurait fait de la relance keynésienne !

**- Vous évoquez un « fiasco » financier, économique et juridique...**

Oui, car la question de l'utilisation de l'argent public est clairement posée.

Pourquoi autant d'argent pour Alstom plutôt que pour une autre entreprise ? La prochaine fois que PSA aura des difficultés, l'État achètera-t-il des voitures pour les entreposer sur un parking ? J'ai beaucoup défendu ce gouvernement mais là, c'est juste pas possible !

**- Vous estimez que les salariés sont « méprisés »...**

Oui, car la pérennité du site est assurée pour deux ans, guère plus. L'économie bouge comme jamais et le courage aurait commandé d'investir

cet argent dans la formation, les transitions professionnelles, l'aide à la mobilité des salariés d'Alstom afin qu'ils puissent occuper d'autres jobs, y compris dans leur propre entreprise qui est très compétitive. Plutôt que de se focaliser sur les destructions d'emplois et de vouloir à tout prix les éviter, l'État, les partenaires sociaux devraient encourager la création de nouveaux jobs car en réalité, les gisements sont nombreux...

**- Pourquoi le gouvernement a-t-il agi ainsi, selon vous ?**

Ce plan qui n'en est pas un relève du financement de l'élection présidentielle. Ces 500 millions engloutis devraient être imputés dans les comptes de campagne de François Hollande !

Propos recueillis par Nicolas BASTUCK