



A REICHSHOFFEN ET SUR CINQ AUTRES SITES FRANÇAIS

Alstom Transport : des risques pour l'emploi en raison d'un retard dans le renouvellement des trains intercités ?

Dans un courrier adressé au secrétaire d'Etat aux transports, Alain Vidalies, dix sénateurs disent leur inquiétude pour l'emploi sur les sites Alstom-Transport, dont celui de Reichshoffen dans le Bas-Rhin. En cause, le lancement d'un appel d'offres pour le renouvellement des trains Corail Intercités alors que l'industriel français espérait obtenir le marché directement. Il risque de connaître un creux d'activité : 4000 emplois sont en jeu en France dont plus de 1000 à Reichshoffen.



Alain Vidalies, lors d'un déplacement en Alsace, aux côtés de Ségolène Royal. (Photo archives DNA)

La lettre adressée au secrétaire d'Etat aux transports est signée par dix sénateurs et sénatrices UDI et LR du grand Est de la France et du sud-ouest, où se trouvent six sites d'Alstom-Transport : Fabienne Keller (Bas-Rhin), Cédric Perrin (Territoire de Belfort), Catherine Troendlé (Haut-Rhin), André Reichardt (Bas-Rhin), Guy-Dominique Kennel (Bas-Rhin), Jean-Marie Bockel (Haut-Rhin), René Danesi (Haut-Rhin), Claude Kern (Bas-Rhin), Michel Raison (Haute-Saône), Jean-François Longeot (Doubs). Sept des dix sénateurs sont alsaciens.

Six sites Alstom-Transport, dont celui de Reichshoffen dans le Bas-Rhin "pourraient connaître des destructions d'emplois si le renouvellement des trains intercités devait être réalisé dans le cadre des appels d'offres et non par l'application des contrats-cadres", avertissent les parlementaires. S'appuyant sur une information parue dans le Figaro et reprise par les salariés du groupe, ces parlementaires UDI et LR notent que "le recours aux appels d'offres" pourrait être la procédure retenue. "Ce choix retarderait considérablement les procédures et les sites de production accuseraient alors un « creux » d'activités de près de 18 mois ce qui aura une incidence très importante pour l'emploi", écrivent-ils.

Les sénateurs parlent du risque d'un "véritable coup dur" pour les sites **Alstom-Transport d'Ornans dans le Doubs**, du **Creusot en Saône-et-Loire**, de **Tarbes dans les Hautes-Pyrénées**, de **Villeurbanne dans le Rhône**, dans le **Territoire de Belfort** et enfin de **Reichshoffen dans le Bas-Rhin**.

La décision finale du secrétaire d'Etat aux transports "devrait être annoncée ce 18 février 2016", est-il écrit dans la lettre datée du 3 février. "Nous réitérerons avec insistance notre souhait de voir la procédure des contrats-cadres entérinée par la SNCF", insistent les dix sénateurs et sénatrices qui reconnaissent toutefois "que certaines analyses estiment qu'un risque juridique peut peser sur la validité de l'application des contrats-cadres. Toutefois, nous ne pourrions que regretter qu'à la prise d'un risque juridique mesuré, il soit préféré la certitude du chômage pour de nombreux employés des sites Alstom-Transport".

Le 20 janvier, Frédéric Reiss avait interpellé Manuel Valls

Le député du Bas-Rhin Frédéric Reiss (Les Républicains) avait déjà interpellé le Premier ministre Manuel Valls sur ce sujet, lors de la séance des questions au gouvernement le mercredi 20 janvier.

« Votre gouvernement a annoncé un investissement de 1,5 milliard pour renouveler les trains Intercités. Cette excellente nouvelle fut accueillie avec soulagement par l'ensemble de la filière ferroviaire, ainsi que par les usagers, car les problèmes de vétusté, de sécurité, de fiabilité et d'attractivité commerciale sont criants. L'État, qui est décisionnaire sur le renouvellement du matériel en tant qu'autorité organisatrice, doit s'engager financièrement avec la SNCF. Le matériel, qui présente un haut niveau de confort et de service, est prêt. Se pose aujourd'hui la question déterminante des délais et du montage juridique. Les contrats-cadres signés en 2009 avec Alstom et Bombardier sont toujours d'actualité. Je rappelle que seuls 250 trains Régiolis ont été commandés, sur les 1 000 annoncés. Ce sont 4 000 emplois qui sont concernés, dans toutes les régions de France, sur des sites qui n'ont aucune visibilité au-delà de 2017. Si une commande était passée aujourd'hui, avec le contrat-cadre, elle favoriserait la continuité industrielle et une production de trains dès 2018. Si le Gouvernement opte en revanche pour des appels d'offres, nous risquons – et ce risque est majeur – d'avoir quatre années de rupture de charge, avec, à la clé, des restructurations et des fermetures de site, car les premiers trains ne sortiraient qu'à la fin de 2022. Les conséquences industrielles pourraient être catastrophiques, avec un gros risque social dès les premiers mois de 2017», avait alors déclaré le député du Bas-Rhin.

Plus d'informations dans un article à paraître demain dans les DNA