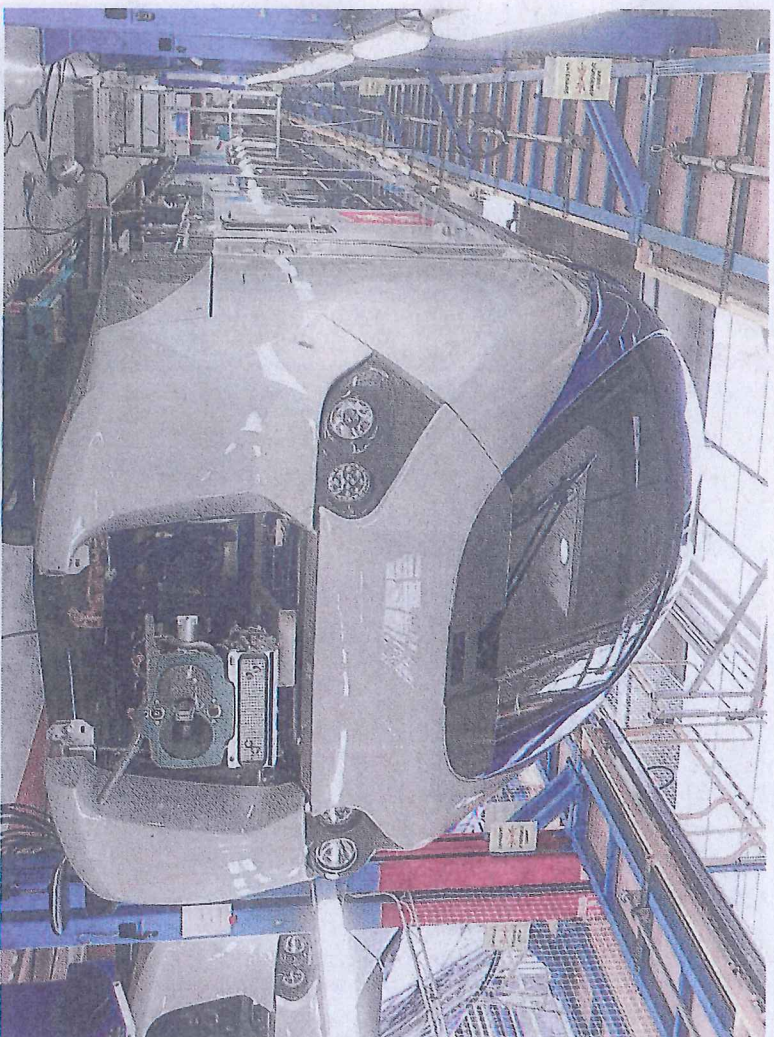


Mille emplois en sursis

L'État pourrait annoncer le lancement d'un appel d'offres pour le remplacement des trains Corail. Une très mauvaise nouvelle pour Alstom Transport à Reichshoffen qui espérait obtenir directement le marché. Un millier d'emplois sont en jeu sur le site.

Les salariés d'Alstom Transport redoutent la nouvelle. Jeudi 18 février, le secrétaire d'État en charge des transports, Alain Vidalies, pourrait annoncer le lancement d'un appel d'offres afin de remplacer le parc vieillissant des trains Corail Intercités (lire ci-contre). Cette procédure ouvrirait le jeu aux concurrents mondiaux. À la clé : un marché d'un milliard et demi d'euros.

« En 2018, les premiers ateliers s'arrêteraient : soudure, garnissage, peinture, essais... »



Alstom Transport à Reichshoffen, en Alsace du Nord, emploie 890 salariés en CDI et près de 130 intérimaires, auxquels s'ajoutent 250 emplois dans les sociétés sous-traitantes.

PHOTO ARCHIVES DNA - FRANCK KOBÉ

C'est un coup dur pour le fabricant français Alstom Transport qui espérait obtenir directement le marché. « L'État pourrait passer commande par extension du contrat-cadre Regiois », estime Hervé Fillhardt représentant l'intersyndicale CGT-FO du site de Reichshoffen.

Fin 2009, l'État s'était engagé à acheter à Alstom un millier de trains pour remplacer les vieux TER. À ce jour, 250 rames ont été commandées et 113 livrées. Ces ventes « font travailler 4 000 salariés » sur les sites français d'Alstom Transport, dont plus de 1 000 à Reichshoffen qui tourne vingt-quatre heures sur vingt-quatre (*).

Une fois les dernières rames livrées, les carnets de commandes seront vides. « Notre visibilité en termes de charge de travail s'arrête fin 2017 », confirme la direction. Faute de nouveaux contrats, la production ralentirait début 2018. « Les premiers ateliers s'arrêteraient : la soudure, puis le gar-

nissage, la peinture, les essais, etc. », détaille Daniel Dreger, également membre de l'intersyndicale.

L'entreprise propose « le petit frère du TGV »

En juin 2016 déjà, le bureau d'études tournerait au ralenti. Ces dernières années, il avait sérieusement planché sur le remplacement des Corail en concevant le Coradia Liner V200, présenté comme « le petit frère du TGV ». Un train inspiré du Regiois en plus confortable et plus rapide, adapté aux trajets entre les métropoles.

En proposant ce produit « clé en main », l'industriel n'imaginait pas que son client voudrait aller voir ailleurs. Confiant, Alstom avait investi 50 millions

d'euros en cinq ans sur le site de Reichshoffen pour l'extension des locaux, l'acquisition de matériel connecté et la formation.

« La plateforme est là, le savoir-faire est là. Nous sommes prêts à fabriquer ces trains », répète Hervé Fillhardt qui ne comprend pas que le gouvernement veuille tout reprendre à zéro. D'autant qu'en raison du prix des études, « un appel d'offres générerait un surcoût de 400 à 800 millions d'euros pour l'État », estime-t-il.

« Les politiques, qui nous expliquent à longueur de journée qu'il faut faire des économies, préfèrent dépenser l'argent public », pestent les syndicalistes qui déplorent au passage « l'indifférence des élus ». « Nous avons demandé à être reçus par

le président de Région, Philippe Richert, sans succès à ce jour. »

Dix sénateurs et sénatrices Les Républicains ou UDI des territoires où sont implantées des usines Alstom Transport ont écrit à Alain Vidalies pour l'enjoindre de défendre « la pérennité de nos outils industriels et nos emplois ».

Un trou d'un an et demi sans travail

Le député Les Républicains Frédéric Reiss a interpellé le Premier ministre, mercredi 20 janvier à l'Assemblée nationale : « Si le Gouvernement opte [...] pour des appels d'offres, nous risquons [...] d'avoir quatre années de rupture de charge [...] car les premiers trains ne sortiraient qu'à la fin



« Dans le pire des scénarios, en octobre 2019, le site de Reichshoffen serait fermé », redoutent Hervé Fillhardt et Daniel Dreger, membres de l'intersyndicale CGT-FO. PHOTO DNA

ALAIN VIDALIES DEVRAIT ANNONCER SA DÉCISION JEUDI 18 FÉVRIER

Le secrétaire d'État chargé des transports, Alain Vidalies, a estimé mercredi 20 janvier devant les députés qu'il existerait un risque juridique à commander les trains Corail Intercités par extension de l'accord-cadre sur les Regiois, les matériels roulants étant différents :

« Ce que veulent les élus, ce sont des trains qui roulent à 200 kilomètres à l'heure et qui présentent un haut niveau de services. Le problème qui se pose aujourd'hui [...] c'est qu'il existe un marché ouvert, ou sur étagerés, comme on dit, qui permettrait de répondre à cette demande. Mais une question se pose, qui fait toujours aujourd'hui l'objet d'une expertise juridique : celle de savoir si ce marché peut être utilisé pour du matériel qui présente des spécificités, notamment en termes de vitesse [...] Cette expertise est en cours. Je peux néanmoins vous indiquer que nous pourrions probablement vous donner une réponse définitive le 18 février, lors de la publication d'une nouvelle feuille de route sur l'avenir des TER [trains d'équilibre du territoire]. »

2022 » résume l'élu nord alsacien. « Les autres perspectives commerciales pour Reichshoffen sont extrêmement limitées. À ce jour, seuls dix-sept trains pour l'Algérie figurent au carnet de commandes. Nous sommes très dépendants du marché français », affirme le binôme CGT-FO.

Même si Alstom répond — et remporte — l'appel d'offres pour le remplacement des Corail, les conséquences industrielles pourraient être catastrophiques avec un trou d'un an et demi sans travail. « Dans le pire des scénarios » l'intersyndicale redoute qu'« en octobre 2019, le site de Reichshoffen soit fermé ». ■

GENEVIÈVE LECOINTRE

*) Les trains sont assemblés dans les usines Alstom Transport à Reichshoffen, Valenciennes, La Rochelle et Belfort avec des pièces détachées fabriquées sur les sites de Tarbes, Ormans, Le Creusot, Saint-Ouen, Villeurbanne, et Petit-Quevilly. L'ensemble représente 8 700 emplois.