

Deux voies pour Reichshoffen

Reçus séparément à l'Élysée, les parlementaires de droite et de gauche, inquiets de l'avenir des sites d'Alstom, en sont ressortis avec deux analyses bien différentes.

Le matin, les parlementaires de gauche, l'après-midi ceux de la droite et du centre qui avaient sollicité l'entrevue : c'est en deux groupes que les élus alsaciens et franc-comtois ont été reçus hier à l'Élysée par Boris Vallaud, secrétaire général adjoint, et le conseiller économique Pouget, pour évoquer l'avenir industriel d'Alstom sur les sites de Reichshoffen (rames), Belfort (motrices) et Ormans (moteurs).

Un avenir incertain, compte tenu du creux de commandes pour les années 2018 et 2019. Au cœur de la discussion, l'investissement annoncé par l'État (1,5 milliard d'euros) pour remplacer les trains inter-cités (ex-Corail) ou « trains d'équilibre des territoires », à l'exploitation très déficitaire. L'État a décidé de lancer un appel d'offres, alors qu'Alstom pensait obtenir un avenant sur le contrat en cours d'achèvement des TER.

« Nous verrons si François Hollande est un président qui combat le chômage seulement avec des mots ou réellement avec des actes »

Juridiquement impossible, selon le secrétaire d'État aux Transports qui a concédé une commande de 30 rames seulement à Alstom, en complément du contrat TER. De quoi donner du travail pendant six à neuf mois à l'usine de Reichshoffen qui se retrouvera avec un carnet de commandes vide dès la fin 2018.

Même si Alstom remportait l'appel d'offres, la nouvelle commande ne « rentrerait »



Dans l'usine de Reichshoffen où l'on redoute que les carnets de commandes soient vides en 2018. PHOTO DINA - FRANCK KOBİ

qu'à l'horizon 2020, mettant en péril l'usine alsacienne. Du moins est-ce l'inquiétude du constructeur.

« Nous avons senti une qualité d'écoute, une bonne connaissance de la situation. Mais nous attendons des actes », indique la sénatrice du Bas-Rhin, Fabienne Keller. « Si François Hollande choisissait finalement de renouveler les trains Corail via les contrats-cadres, il pérenniserait alors des milliers d'emplois et consoliderait notre savoir-faire industriel. Il s'agit d'un test grandeur nature. Nous verrons si François Hollande est un président qui combat le chômage seulement avec des mots ou réellement avec des actes. Nous verrons si François Hollande souhaite faire d'Alstom un symbole du renouveau industriel ou au contraire un symbole de son déclin ».

Les parlementaires qui l'accom-

pagnaient, Frédéric Reiss, Guy-Dominique Kennel, André Reichardt, Claude Kern (Bas-Rhin), Jacques Groperrin, Jean-François Longeot (Doubs), Michel Raison (Haute-Saône), Cédric Oerrin (Belfort), ont rappelé au passage « qu'Alstom Transport pèse, avec ses 10 000 emplois directs, dix fois plus que les bus Macron ». Libéralisation du transport par autocars qui auraient créé, dit-on, 960 emplois.

Macron recevra les salariés de Reichshoffen

Fabienne Keller a également demandé des précisions sur l'état des commandes des régions qui attendent des livraisons de TER : « La réduction des dotations de l'État risque d'impacter ces investissements qui sont vitaux pour l'avenir d'Alstom ». Du côté des élus de gauche, Jacques Bigot, sénateur du Bas-

Rhin, Martial Bourquin (Doubs) et Patricia Schillinger (Haut-Rhin) adoptent un ton beaucoup plus rassurant, annonçant que le ministre de l'Économie, Emmanuel Macron, est prêt à recevoir les représentants des salariés, sans donner de date : « L'État va acquiescer à minima 30 nouvelles rames de type TER, destinées aux trains d'équilibre du territoire auprès d'Alstom. Nous avons été écoutés. » Eux aussi lancent néanmoins un appel aux présidents de région élus ou réélus en décembre dernier : « Il appartient maintenant aux nouvelles grandes régions, fortes de leurs compétences renouvelées et renforcées en matière de transport et d'économie, d'en faire de même pour leurs TER ». Plus que jamais, l'industrie ferroviaire française dépend de la commande publique. ■

P.J. ET A.L.