

Alstom Belfort : l'inacceptable fermeture



A Belfort, l'annonce le 7 septembre du transfert d'activité du site Alstom vers Reichshoffen, qui signifie à terme la mort du site, ne passe pas. Les métallos FO et les salariés, avec l'appui et l'intervention de notre organisation au plus haut niveau, sont mobilisés pour refuser une logique qui n'a rien d'industrielle et fait peser de lourdes menaces sur un large bassin de population.

Ce n'est un secret pour personne : le ferroviaire va mal. A Belfort, des rumeurs quant à un plan social portant sur plus de 300 postes courraient depuis deux ans. Malgré tout, l'annonce brutale le 7 septembre de la fermeture sonne les métallos. Certes, le mot « fermeture » n'est pas utilisé, mais avec le transfert de la production de motrices à Reichshoffen pour 2018, qui va entraîner jusqu'à 450 suppressions de postes à Belfort, il ne subsistera plus sur le site qu'une quarantaine de salariés dédiés à la maintenance, ce qui revient à une fermeture programmée. La direction d'Alstom promet que « tous les salariés recevront une proposition de transfert » à Reichshoffen ou vers l'un des douze sites du groupe dans l'Hexagone. Mais pour les salariés belfortains, dont la moyenne d'âge est proche des 50 ans et qui ont toute leur vie à Belfort, cela ne sera pas facile. Pour ceux qui refuseront la mutation, le risque de licenciement est réel. Sans compter les doutes quant à la capacité de Reichshoffen, qui emploie déjà 1 000 salariés, d'absorber beaucoup de monde en plus. « L'idée de transférer en 2018 une production qui n'existera plus vers un site, Reichshoffen, qui n'aura plus de charge en 2018 lui non plus, en affirmant vouloir y reclasser les belfortains, on peut le raconter à qui veut l'entendre mais pas à nous ! », s'indigne le délégué syndical central FO Alstom Transport Philippe Pillot. Chez les métallos, l'impression prédominante est qu'il n'y a pas de bonne solution et qu'une triste fin attend ce site, le plus ancien du groupe, qui produit des locomotives depuis 1879...

à contrer la stratégie d'Alstom consistant à tailler dans le vif, il reste le levier des commandes publiques via la SNCF et la RATP. Faute d'une réelle volonté politique en la matière, Alstom pourrait bien dérailler et certains évoquent déjà le scénario d'un mariage forcé avec Bombardier ou Siemens. Plus que jamais, il faut aider le groupe à continuer à produire des trains en France.

Après une réaction gouvernementale aussi précipitée que fumeuse – convoquer le PDG pour « demander des comptes sur cette annonce » quand on dispose d'un siège au conseil d'administration et qu'on est au courant du projet – ce sont les organisations syndicales qui ont pris l'affaire en main, et notamment FO. Depuis le 12 septembre, les rassemblements à l'appel de notre organisation se succèdent, fortement soutenues par la population. Le 13 septembre, le secrétaire d'Etat à l'Industrie Christophe Sirugue reçoit les organisations syndicales. Le secrétaire fédéral Eric Keller conduit la délégation FO, accompagné de Philippe Pillot et d'Hervé Fillhardt, du site de Reichshoffen et y présentent les revendications de notre organisation : la garantie du maintien de tous les sites industriels, de toutes les activités et de tous les emplois, en particulier le maintien du site de production Alstom Transport de Belfort et de tous ses emplois ; l'arrêt de la délocalisation des fabrications et des études ; la réintégration sur les sites français des activités délocalisées ; la tenue d'Etats généraux du ferroviaire. Pour le moment, il s'agit ni plus ni moins que de préserver l'emploi sur Belfort, en sachant que plus de 400 emplois supprimés sur le site Alstom, c'est trois fois plus d'emplois supprimés en tenant compte des sous-traitants, fournisseurs, etc, ce qui serait dramatique pour la population sur Belfort. Plusieurs sites de production Alstom Transport en France sont en sous-charge ou menacés de l'être du fait des délocalisations d'activités dans les pays low cost et de la baisse des commandes publiques. Ainsi, la Direction a annoncé du chômage partiel sur le site de Valenciennes. « Au-delà des menaces pesant sur le site de Belfort, il convient de veiller à la situation des autres sites pour lesquels la Direction envisage d'ores et déjà des mesures « d'adaptation », a expliqué Philippe Pillot. Tous les sites sont donc menacés ; tous les salariés sont concernés. » L'annonce le 26 septembre du gel du projet en attendant le plan de sauvetage promis par le gouvernement n'a pas rassuré les salariés, qui ont manifesté en nombre le lendemain devant le siège social du groupe. Pour les métallos, la situation est claire : le combat continue.

Menace sur le ferroviaire

L'opération peut-elle se justifier ? Depuis le rachat de l'activité énergie d'Alstom par General Electric en 2015 et le recentrage du groupe sur le ferroviaire, les affaires ont plutôt bien marché. En mai dernier, Alstom annonçait un chiffre d'affaires record et « un bilan très solide » assortie d'un confortable carnet de commandes. Il dégagait au passage 3 milliards d'euros de bénéfices, par ailleurs largement redistribué sous forme de dividendes. Depuis, les commandes ont baissé de 30%, la crise du fret a frappé et une bonne partie des contrats existants – USA, Italie, etc – sera réalisé au niveau local. Le problème est donc le manque de commandes à fabriquer en France. Si l'Etat actionnaire semble impuissant



Philippe Pillot devant Bercy,
le 13 septembre.