

ALSTOM SOLIDARITE avec la grève !!!! (Communiqué du NPA 65)

Mercredi 7 septembre à Belfort, ce fut un coup de tonnerre quand la direction d'Alstom a informé les salariéEs (sans passer par la réunion d'un comité d'entreprise) que le site de Belfort fermera ses portes, faute de commandes, en 2018...

Avec ses 480 salariéEs très qualifiés, ce site est le seul en France à concevoir et produire des locomotives et motrices TGV. Un véritable coup de massue pour ces employéEs... à qui on avait présenté la veille le TGV du futur, qui évidemment ne pourrait se produire qu'à Belfort. Cela alors que, dans le projet de restructuration du groupe, ne resterait sur le site de Belfort que la maintenance avec 50 salariéEs ! Les autres n'ont qu'une solution : se diriger sur Reichshoffen, au nord de Strasbourg, à 200 km de Belfort, où une usine Alstom construit des rames de TER, les Régiolis.

Inquiétudes et gesticulations

Mais l'avenir de Reichshoffen est des plus incertain : en février, le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies avait annoncé une commande pour le renouvellement des trains Intercités. Or on l'attend toujours. La réalité, c'est que les commandes se font désormais par appels d'offres ouverts aux industriels « nationaux » ou non par le biais de contrats-cadres entre Alstom et la SNCF. C'est ainsi qu'un contrat vient d'être passé entre la SNCF et une société allemande, soit 44 locomotives pour le fret, soit 140 millions d'euros.

Quelle est la politique de l'État, actionnaire à la fois de la SNCF et à 20 % d'Alstom ? En 2015, le nouveau dirigeant d'Alstom, Henri Poupart-Lafargue, a cédé 70 % des activités du groupe – toute la partie énergie – à General Electric... et l'État n'a rien empêché. Et General Electric d'annoncer quelques mois plus tard la suppression de plus de 6 000 postes...

Devant ce démantèlement d'« un des fleurons de l'industrie française », les politiques s'affolent... Cela fait désordre en période électorale, et pourrait rappeler le célèbre « l'État ne peut pas tout » de Jospin à propos des suppressions de postes chez Michelin en 1999 ! C'est donc au ministre de l'Économie, et au secrétaire d'État à l'Industrie, de courir après les commandes. Sur la ville, la nouvelle municipalité de droite s'affole : « l'Alstom, c'est Belfort, et Belfort, c'est l'Alstom ! »

Depuis l'annonce de la direction d'Alstom, nombreuses ont été les belles déclarations des politiciens locaux et nationaux, et une union sacrée s'est créée pour sauver Alstom : motion unitaire au président de la République, journée ville morte le 24 septembre, etc.

Seule la lutte...

Les travailleurEs d'Alstom ne sont pas dupes de ces gesticulations. Entre attentisme et découragement, ils ont compris que l'on doit se méfier des promesses électorales. S'ils n'ont pas décidé encore la grève, c'est que, conscients de leur savoir-faire, ils tiennent à honorer certaines commandes. Mais la production est excessivement ralentie. Ils refusent de partir en Alsace, manifestant la volonté de rester unis. Une détermination qui n'exclut pas de prendre en compte les interrogations écologiques.

Le jeudi 15 septembre, à Belfort, 2 000 personnes se sont retrouvées dans une manifestation dynamisée par la présence d'une grande partie des « Alstom » en tête de cortège. Et au travers des fédérations métallurgie, cheminots, transports et de l'union interfédérale des transports (UIT-CGT), la CGT appelle à une journée nationale d'action dans la branche ce mardi 27 septembre.

Si l'échéance électorale de 2017 peut apporter un sursis aux salariéEs, il est sûr que c'est sur eux, leur lutte, les soutiens et les convergences à construire, qu'ils doivent seulement compter pour empêcher le démantèlement des usines du groupe et assurer la sauvegarde des emplois.

Le NPA65, Tarbes, le 26 septembre 2016