



ALSTOM TRANSPORT

Saint-Ouen, le 30-01-2018

Position intersyndicale sur le projet Alstom / Siemens

Si les organisations syndicales d'Alstom France peuvent avoir leur propre vision de l'avenir de l'entreprise, elles sont toutes fermement opposées au projet de filialisation d'Alstom dans Siemens tel qu'il est présenté à ce jour : à savoir un projet uniquement politique et financier, sans aucune stratégie industrielle.

① Il n'y a pas de situation d'urgence,

- .. Alstom est une société financièrement très solide, qui est, toute proportion gardée, plus solide que Siemens.
- .. Comme les dernières publications le montrent, ses perspectives sont excellentes : marché en forte croissance qui se traduit par une augmentation des commandes, du chiffre d'affaires, et des résultats.
- .. Alors que de toute évidence, ce projet est porté par les politiques, l'entreprise n'est techniquement pas prête pour ce rapprochement :
 - Elle n'est pas encore totalement sortie de la reconstitution de ses outils, en particulier de ses systèmes d'information, après leur cession à General Electric.
 - De nombreux chantiers restent à mener en termes d'organisation industrielle, au risque d'une position de faiblesse face à Siemens, en particulier pour la Signalisation.

② Ce projet s'avère à haut risque, économiquement, industriellement et socialement,

- .. Siemens réalise une très belle opération : prendre le contrôle du groupe Alstom, sans déboursier de trésorerie, tout en consommant celle d'Alstom.
- .. C'est clairement Siemens qui sera au pilotage du futur ensemble : sur la Signalisation dont le siège sera basé à Berlin, sur le matériel roulant qui aura à subir des restructurations déjà chiffrées (380 M€) pour en accroître la rentabilité et sur le Conseil d'Administration.
- .. Le projet non seulement ne réduit pas le risque de concurrence avec le constructeur chinois CRRC, mais au contraire risque d'accélérer son entrée en Europe.
- .. Qu'il s'agisse du matériel roulant, des composants comme des activités Signalisation, les écarts d'organisation avec Siemens, les nombreux doublons et les inévitables arbitrages de gammes affecteront d'abord, pour différentes raisons, les équipes actuelles d'Alstom.
- .. Les équipes Européennes d'Alstom seront les premières à subir lourdement les mesures d'économie annoncées, sachant que les garanties affichées pour la France sont toutes relatives.
- .. Par ailleurs, dans 4 ans, une fois la période de pseudo-garantie d'emploi passée, un nouveau démembrement du groupe est fortement envisageable : Siemens est d'abord intéressé par la Signalisation, très profitable, et dans le passé, a déjà envisagé de se séparer de ses activités de fabrications de matériels roulants.

- .. Demain, après la filialisation, l'entreprise sera substantiellement moins riche qu'aujourd'hui alors que l'opération sera particulièrement profitable aux actionnaires qui empocheront 1,8 milliard d'euros de dividendes qui viendront s'ajouter aux 3,2 milliards déjà engrangés en 2015, suite à la cession des activités énergie d'Alstom à Général Electric.

③ Le projet commence mal,

- .. La condescendance actuellement affichée par les dirigeants de Siemens envers le Comité Européen d'Alstom est un très mauvais signal adressé aux salariés d'Alstom sur la manière dont ils seront traités demain, si le projet est mené à son terme.
- .. Hormis les 470M€ d'économies annuelles estimées après restructuration, la direction de Siemens refuse toute communication relative à la stratégie industrielle envisagée, au motif que jusqu'à la réalisation de l'opération, les deux groupes restent concurrents.
- .. Enfin, les désaccords qui « transpirent » entre les dirigeants d'Alstom et ceux de Siemens sont également un très mauvais signal de la capacité à réaliser ce rapprochement dans de bonnes conditions pour les équipes d'Alstom.

④ D'autres alternatives pourraient être envisagées,

- .. Les moyens financiers qui vont résulter de la vente de ses participations dans les JV Energie pourraient permettre à Alstom d'envisager des rachats, voire des rapprochements qui soient réellement d'égaux à égaux, avec l'appui éventuel de l'état.
- .. Ces mêmes moyens pourraient notamment être utilisés pour investir et renforcer notre outil industriel sans oublier les qualifications et compétences des personnels qu'il convient de développer à travers la formation.
- .. Les besoins ferroviaires sont en croissance en France et en Europe, en lien avec les enjeux de transport et de transition écologique. Ceci nécessite la mise en place d'une vraie stratégie industrielle pour le développement de l'outil, des effectifs et des compétences, notamment pour ALSTOM et plus généralement pour la filière ferroviaire, fournisseurs inclus, en France et en Europe.

⑤ Quant aux revendications des organisations syndicales européennes...

A tous les arguments précédents vient s'ajouter l'absence totale de réponse sérieuse aux revendications émises par les organisations syndicales qui s'appuient sur leur représentation européenne « IndustriAll », à savoir :

- .. La déclinaison de l'EFW actuel dans la future entité Siemens-Alstom afin de garantir une réelle représentation des salariés du futur groupe. Nous ne saurions accepter une pseudo structure qui ne soit qu'une déclinaison du Comité d'Entreprise Européen actuel de Siemens (le SEC), dont la seule vocation semble d'être un organe d'information mais en aucun cas de consultation.
- .. La volonté d'obtenir de réelles garanties pour le MAINTIEN DE TOUS LES SITES ET DE TOUS LES EMPLOIS SUR CHAQUE SITE, plus engageantes que celles actuellement apportées pour la France, et qu'elles soient étendues à l'échelle européenne.

*Tous ces éléments conduisent aujourd'hui les organisations syndicales d'Alstom France à émettre d'ores et déjà un **avis défavorable** sur ce projet de filialisation.*