



Intersyndicale Franco-Belge d'ALSTOM

Syndicats Français : CFE-CGC, CGT, FO, CFTD

Syndicats Belges : FGTB/MWB, FGTB/SETCA, CSC/METEA, CSC/CNE

le 14 janvier 2019

COMMUNIQUÉ

Sans projet industriel, sans nouveau projet innovant, sans réel projet d'entreprise

Ce rapprochement est un mauvais projet

Comme chacun a pu le constater, la presse s'est dernièrement fait l'écho de rumeurs selon lesquelles la Commission Européenne allait probablement retoquer, en l'état, le projet de « rapprochement » entre Alstom et Siemens. Nos directions, appuyées par certains de nos dirigeants politiques, affirment ne voir aucune raison valable pour refuser cette opération...

À l'époque, on nous disait que nous ne comprenions rien et que la Direction allait expliquer les réalités du marché à la Commission européenne. Quelle naïveté ! De toute évidence, la pédagogie d'Alstom et de Siemens n'est pas la bonne, car à ce jour, elle n'a convaincu ni nos organisations syndicales, ni la Commission Européenne !

Les seuls qui en sont convaincus depuis le début, ce sont les actionnaires ! Et pour cause, 1,8 Md€ de dividendes exceptionnels supplémentaires, ça ne se refuse pas ! Ces derniers s'inquiètent déjà dans la presse du risque de ne pas toucher ce maxi dividende. Pour nous tous, ALSTOM devrait mieux investir, à notre avis, dans l'innovation et la R&D pour répondre aux besoins ferroviaires de demain !

- Ce projet est purement capitaliste et financier qui d'ailleurs profiterait majoritairement à SIEMENS AG.
- Des cessions importantes d'activités reviendraient à démanteler Alstom, et l'industrie ferroviaire française et européenne. Il n'est pas acceptable de céder le TGV ou des pans entiers de l'activité de signalisation pour satisfaire l'entêtement de la Direction d'Alstom ou du gouvernement.
- Les promoteurs de ce projet ne donnent aujourd'hui aucune visibilité d'une stratégie industrielle solide. Les « synergies » estimées à 470 millions d'euros consistent en des réductions de gamme de produits, de capacité de conception et de capacités industrielles. Ce qui peut se traduire par 4000 à 7000 suppressions de postes dans les années à venir, essentiellement en Europe, alors que la demande ferroviaire explose !

Cette opération est tout sauf un vrai Airbus du rail !

- Le concurrent chinois CRRC ne constitue pas, ni pour la Commission, ni de notre point de vue, une menace à court et moyen terme, et donc ne justifie pas l'opération... C'est un épouvantail sans réalité utilisé par la direction et le gouvernement. Nous allons plus loin, ce rapprochement va accélérer son entrée en Europe. Les Chinois ont besoin d'une base industrielle pour entrer en Europe, et les « remèdes » proposés par la Direction, et plus encore les « synergies » à venir, seront pour eux l'occasion d'acquérir à bas coût une base industrielle en Europe.
- De son côté, la direction d'Alstom refuse d'exécuter la décision de justice française l'astreignant à communiquer les éléments détaillés sur les synergies aux experts mandatés par les salariés, et préfère payer une astreinte quotidienne ! C'est une preuve supplémentaire que ni le projet, ni les promesses verbales, ne garantissent le maintien de tous les emplois sur chaque site tant chez Alstom que chez Siemens.

Une véritable politique industrielle doit permettre de préserver et développer l'ensemble des emplois européens, notamment dans le ferroviaire. Malheureusement, l'exemple récent d'un de nos sous-traitants, la société ATOS à Carros, dans les Alpes-Maritimes, qui voit sa disparition programmée à brève échéance, illustre combien nous en sommes encore loin.

Quelle que soit la décision de la Commission européenne, nos revendications restent les mêmes :

- **Le maintien de tous les sites et de tous les emplois sur chaque site,**
- **L'arrêt des délocalisations d'activités dans les pays à bas coût de main-d'œuvre.**
- **La mise en place d'une véritable stratégie industrielle pour le ferroviaire, en France et en Europe**

L'intersyndicale Franco-Belge d'ALSTOM

