

DONNER ALSTOM À SIEMENS ?

IL Y A MIEUX À FAIRE, POUR L'AVENIR DU FERROVIAIRE !



A lors que la direction d'ALSTOM continue sa campagne de propagande et de mésinformation auprès des salariés lors des récentes « cascades Direction » ou sur « Chatter » pour les rassurer sur le projet de donation d'ALSTOM à SIEMENS, c'est un tout autre scénario qui se joue à travers **une information/consultation de vos instances représentatives volontairement expéditive** (EWF : Comité de Groupe Européen et CCE : Comité Central d'Entreprise).

Mais la partie n'est pas jouée. De nombreux points essentiels sont incertains (devenir des actions de Bouygues, avis des autorités antitrusts, vente des parts d'Alstom dans les coentreprises avec General Electric...). Dès le début, **la CGT s'est positionnée contre ce projet mortifère pour l'emploi et la filière ferroviaire**, français et européens, et présente à tous les niveaux, notamment aux forces politiques qui s'en préoccupent, **son plan B pour sortir de cette situation par le haut**.

Un processus d'information - consultation de vos instances expéditif, entravé et incohérent

- La Direction a initié une procédure d'info-consultation des instances, s'achevant le 18/01/2018 !
- Vos représentants à l'EWF et au CCE ont commandité une expertise économique indépendante. Mais la Direction l'a dit, aucun des aspects de stratégie industrielle, de R&D, d'innovation, de gammes de produits, ne sera étudié avant le closing ! Tout ceci sera abordé à la fin, bien après l'avis des instances EWF et CCE. Les directions considèrent la stratégie industrielle comme un détail. C'est inadmissible !!!
- Avec un calendrier trop court et une absence de garanties quant aux informations fournies, la CGT a été le seul syndicat européen à refuser de signer l'accord de méthode « proposé » par la direction. Aujourd'hui, tous les syndicats européens constatent et dénoncent la manœuvre de la direction.

Le CGT dénonce ce simulacre de consultation de vos instances qui vise avant tout à ne pas dévoiler les véritables contenus et conséquences de l'opération.

La réalité du projet

En l'état des données communiquées à l'expert, si le projet allait à son terme, nous pouvons affirmer que :

- **SIEMENS-ALSTOM deviendrait bien la filiale ferroviaire du groupe SIEMENS**, qui la contrôlerait.
- Il s'agit d'une opération stratégique pour SIEMENS qui en absorbant son principal concurrent ALSTOM récupère des compétences rares, un carnet de commande plein, une bonne trésorerie (2 milliards !), des implantations à travers le monde entier, le tout pour 0 centime.
- La garantie d'emploi pendant 4 ans ne vaut pas bien lourd, puisque nous n'avons pas le détail des conditions des engagements entre SIEMENS, les États français et allemands et ALSTOM. Avec ce qui se passe chez General Electric-Alstom Power, on voit que tels engagements ne valent pas tripette.
- ALSTOM dilapiderait encore une fois 1,8 milliard d'€uro en primes versées aux actionnaires.
- Contrairement au discours de Direction de la menace CRRC évitée (« *la fable du grand méchant loup* » comme l'a dit à notre PDG le président Les Républicains de la commission d'enquête parlementaire), ce projet pourrait accélérer l'accès de nouveaux concurrents au marché européen.

SIEMENS-ALSTOM, un projet qui inquiète et mobilise aussi les forces politiques et les représentants de la nation

Les représentants CGT d'Alstom ont été auditionnés par la Commission d'Enquête de l'Assemblée Nationale le 30/11 et par la Mission d'Information du Sénat le 13/12 ; ces deux commissions sont en charge de travailler sur les décisions de l'État en matière de stratégie industrielle, et notamment Alstom. La CGT y a expliqué les modalités et les enjeux de cette donation d'Alstom à Siemens, et est intervenue en portant un projet de plan B, qui a retenu l'intérêt de nombre de Parlementaires, de droite et de gauche !



La délégation CGT à l'audition au Sénat

RETROUVEZ LES AUDITIONS SUR LES SITES WEB DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET DU SÉNAT !

Vous y constaterez l'intérêt des Parlementaires pour les propositions de la CGT, demandant à notre PDG de se positionner dessus. Celle de notre PDG à l'Assemblée le 14/11 est par contre particulièrement édifiante !



https://www.senat.fr/commission/missions/alstom_et_la_strategie_industrielle_du_pays/index.html
<http://www2.assemblee-nationale.fr/15/autres-commissions/commissions-d-enquete>

LA CGT PROPOSE UN PLAN B

La CGT s'oppose à cette opération qui favorise les actionnaires et « vassalise l'avenir industriel ». Le Gouvernement est responsable avec les dirigeants d'Alstom de ce scandale qui mérite un débat national. Rappelons d'ailleurs que l'essentiel, la quasi-totalité des commandes dans le ferroviaire sont issues de commandes publiques.

Nous proposons un plan B, dans l'optique de renforcer ce fleuron industriel national, mais aussi européen, qu'est Alstom, mais aussi de renforcer la filière, qui s'articule en cinq axes. Celui-ci a l'avantage de proposer une vision industrielle, une stratégie pour l'activité, là où le projet de donation d'Alstom à Siemens se contente aujourd'hui d'aborder des aspects purement financiers et capitalistiques.

- 1) **L'État devient actionnaire** par le rachat des actions de Bouygues (qui cherche à se retirer du capital). Il deviendra ainsi un actionnaire stable et de référence.
- 2) Est créé un **Groupement d'Intérêt Economique (GIE)** entre Alstom et Siemens dans un premier temps, (voir avec Bombardier et CAF, et d'autres constructeurs). Ce GIE de dimension européenne serait adossé à un plan de développement de projets innovants (modes d'alimentation, par exemple l'hydrogène, les évolutions numériques, l'autonomisation...), permettant un saut technologique et la relance de formations et d'emplois qualifiés, autour d'un plan d'investissement partagé et de recherche commune. Chaque société s'y inscrirait dans un cadre stratégique commun sur plusieurs années, axé sur la coopération et non sur la rentabilité financière à court terme. Ceci permettra, et c'est essentiel, aux fournisseurs, équipementiers et Petites-et-Moyennes-Entreprises, de pouvoir s'impliquer dans un « écosystème » maîtrisé par l'ensemble de la filière. Chaque société gardant sa maîtrise de gestion, sociale et commerciale.
- 3) L'Union Européenne et les gouvernements s'engagent pour définir **un plan d'aménagement du réseau de transport ferroviaire tant passager que fret**. Des éléments existent déjà, avec les corridors européens de fret par exemple ; quelques pays ont de tels plans, de nombreux en sont dépourvus, réduit à la portion congrue ou non appliqué. Il convient de les développer. Ceci pourrait s'articuler avec la création d'un pôle public européen des opérateurs du transport ferroviaire.
- 4) Un plan définira également les besoins futurs, entre les différents acteurs, qu'ils soient opérateurs, autorités de transport ou constructeurs. Dans les différents domaines du ferroviaire, qu'il s'agisse du TGV, du Fret, du « grande-ligne », de l'Inter-régional, au niveau des mégapoles, ou bien de l'urbain. À court, à moyen et à long terme. **Les prévisions de l'UNIFE soulignent que la plus grosse part de croissance pour les années à venir, dans l'activité ferroviaire sera en Europe de l'Ouest, et que la France sera particulièrement concernée.**
- 5) Enfin, auront lieu **des assises du ferroviaire en France et un plan stratégique pour le développement des capacités industrielles et du transport sera initié**, en lien avec la COP23 qui s'est tenue à Bonn.

Une vision industrielle, d'emploi, d'investissement, de recherche et de projets innovants est absolument nécessaire pour des besoins futurs dans le cadre de la transition écologique et énergétique.

