



Compte rendu résumé des CCE des 19 & 20 décembre 2017

Une nouvelle année commence comme s'est achevée la précédente : avec de nombreuses incertitudes et inquiétudes...

Commençons par une bonne nouvelle : l'équipe FO est là, vigilante et toujours prête à défendre les intérêts des salariés. Comme chaque année, nous vous tenons informés des événements concernant Alstom et VPF : résumé des 2 grosses réunions du Comité Central d'Entreprise de fin d'année.

Rapport intermédiaire de l'expert sur l'opération Siemens/Alstom :

Ce rapport sera finalisé par l'expert d'ici mi-janvier. Celui-ci rencontre des difficultés pour obtenir des informations de Siemens. Du côté d'Alstom, il y a des difficultés pour obtenir des détails sur les 17% de recouvrements (doublons) entre les 2 entreprises.

L'expert confirme que, depuis sa cotation en bourse, Alstom n'a pas eu d'actionnaire « industriel » de référence avec un intérêt stratégique : c'est, selon lui, une des raisons, avec sans doute des erreurs stratégiques, qui fait qu'on s'achemine vers la fin d'une belle aventure industrielle française commencée en 1928.

L'expert a rappelé qu'il n'y avait pas de certitude sur la réalisation de cette opération notamment avec les règles anti-trust européennes et autres, telles qu'américaines, chinoises, etc... Le problème peut clairement se poser avec les activités signalisation (activité qui, probablement, intéresse le plus Siemens)...

Financièrement, Alstom est aujourd'hui en très bon état, plus que Siemens. Le groupe Siemens étant toutefois beaucoup plus « gros ». Le rapprochement Siemens/Alstom est plus favorable, stratégiquement parlant, pour Siemens que pour ALSTOM. De plus, l'opération coûte 0€ à Siemens et il n'y a pas d'éléments factuels qui prouvent l'intérêt de ce rapprochement pour « obtenir une taille critique »... Le vrai motif, sans doute, pour Alstom, est d'éviter un rapprochement entre Siemens et d'autres...

La gouvernance est d'un équilibre très relatif (Siemens est déjà au départ nettement dominant) et temporaire (pendant les 4 premières années) ensuite Siemens sera 100% aux commandes.

La répartition financière en termes de « valorisation » des activités Transports de Siemens avec Alstom est d'environ 8 milliards pour le premier et 5,2 milliards pour le second. Mais il n'est pas impossible que Siemens apporte des dettes.

Le « nouveau groupe » aura moins de trésorerie qu'Alstom seul aujourd'hui. Des « experts financiers » ont considéré que le nouveau groupe n'aurait besoin que d'une trésorerie d'environ 600M€... Les actionnaires seront les grands gagnants de l'opération.

La stratégie de développement du Low-cost n'est pas remise en cause. D'ailleurs, cette stratégie est souvent imposée aux fournisseurs. Par ailleurs, Siemens est très réactif quand les marges de ces entreprises sont insuffisantes. Hors, celle d'Alstom aujourd'hui est nettement en dessous de celle des activités Transports de Siemens.

De grosses économies (synergies) sont prévues dans plusieurs domaines (hors Allemagne et France) notamment en R&D.

Au départ, il y aura forcément des coûts liés à l'intégration et à des frais de restructuration. Au niveau des engagements de Siemens, cela s'avère, vu le contexte économique, peu contraignant. Cependant, et c'est le plus surprenant, une évolution significative (cession) d'activités n'est pas exclu à terme tout comme un transfert total ou partiel du siège en Allemagne. Dans les faits, les engagements (écrits mais secrets) de Siemens sont très relatifs : Si le « zéro plan de licenciement économique » est annoncé, les autres types de départs ne sont pas du tout exclus. De plus cet « engagement » ne vaut que s'il n'y a pas de changement majeur du marché... Pas d'engagement écrit d'Alstom ...

Un point positif, indépendant de l'opération : Compte tenu du marché potentiel des prochaines années (d'ici 2022) et des départs naturels, la tendance serait à une demande supplémentaire de personnel.

Sur la marche de l'entreprise :

Les représentants FO ont dénoncé, une nouvelle fois, la stratégie d'envoi de fabrication sur le site, déjà surchargé, d'ALSTOM en Pologne alors qu'il y a du chômage sur Valenciennes et que dans les prochaines années ce sera des sites comme Reichshoffen et La Rochelle qui risquent fortement de subir la même chose.

Il a été notamment demandé que la future grosse surcharge en fabrication, qu'il y aura en 2020/21 pour l'établissement de VPF serve à « renflouer », en heures de travail, les autres sites d'Alstom en France qui seront en sous-charge.

Nous avons également fait remarquer que certains « hauts responsables d'Alstom » poussaient délibérément à des solutions « polonaises » alors que d'autres solutions pas forcément plus chères existent en France.

Point GPEC:

Le projet d'accord de la direction est jugé inacceptable par la CFE-CGC, la CGT et FO. Pour la CFDT ce serait acceptable avec des modifications.

- CFE-CGC = Abstention.
- CGT et FO = Négatif.
- CFDT = Refus de vote.

Pour FO, la GPEC reflète la stratégie de la Direction qui se traduit par une baisse des effectifs d'environ 1200 personnes dans les catégories ouvriers et ATAM depuis 2010. Priorité est donnée aux sites des pays low-cost au détriment des sites français. Avec la montée en puissance de sites comme celui de Bangalore, la catégorie I&C est désormais également menacée.

Formation professionnelle:

CFE-CGC= Abstention (sur orientation et réalisé).

CGT, CFDT et FO = Négatif (sur orientation et réalisé).

Nota sur le CPF: Formation sur le temps de travail mais au « volontariat » même si c'est la Direction qui propose (A noter qu'en 2020 les ex heures du DIF, transférées dans le CPF seront perdues si elles ne sont pas utilisées). Le CPF permet d'avoir plus de formation, de plus ces formations sont «diplômantes».

L'équipe FO vous souhaite une très bonne année 2018