



ALSTOM TRANSPORT

Saint-Ouen, le 15-02-2018

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 un groupe financièrement très solide, qui est, toute proportion gardée, plus solide que le groupe Siemens AG.
- .. 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 :
 - 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.
 - 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.

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. Il prendra également le contrôle du futur Conseil d'Administration.
- .. C'est clairement Siemens qui sera au pilotage du futur ensemble : la signalisation dont le siège sera basé à Berlin et le matériel roulant auront à subir des restructurations pour en accroître leur rentabilité.
- .. 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.
- .. L'impact sur l'emploi en France et plus largement en Europe des 380M€ de coûts de restructuration déjà budgétés pour 2019/2020 permet d'estimer des réductions d'effectifs d'environ 6000 personnes, très probablement concentrées sur l'Europe.
- .. 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.
- .. Les équipes Européennes d'Alstom seront les premières à subir lourdement les mesures d'économie annoncées, sachant que les pseudo-garanties affichées pour la France font l'objet d'un accord entre Siemens et l'Etat français qui n'a jamais été communiqué aux organisations

syndicales malgré leurs demandes réitérées.

- .. 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 matériel roulant.
- .. 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,**

- .. 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.
- .. Selon la Direction d'Alstom, les activités qui font l'objet de ce rapprochement sont complémentaires, avec un recouvrement des offres de l'ordre de 14%... devenus au fil des semaines 17% !? Alstom n'a jamais été en mesure de justifier ce chiffre.
Quel est réellement le recouvrement des offres entre Alstom et Siemens, par secteurs géographiques et par segments d'activité (Métro / Tram / Très Grande Vitesse / Signalisation / Infrastructure...)?
- .. Les difficultés liées à l'obtention d'un accord de principe pour la mise en place d'un Comité d'Entreprise Européen « Siemens-Alstom Mobility » illustrent à elles seules la liberté toute relative dont jouira le CEO du futur groupe !

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'égal à égal, avec l'appui éventuel de l'Etat.
- .. 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...**

A tous les arguments précédents vient s'ajouter l'absence totale de réponse sérieuse aux revendications, à savoir : 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.

*Tous ces éléments conduisent aujourd'hui les organisations syndicales d'Alstom France à émettre un **avis défavorable** sur ce projet de filialisation, et à demander à la direction d'Alstom de se retirer du projet de prise de contrôle d'Alstom par Siemens comme le permet le memorandum of understanding à cette étape du projet.*