



ALSTOM TRANSPORT

De: Boris Amoroz, DSC CGT
Laurent Desgeorge, DSC CFTD
Claude Mandart, DSC CFE-CGC
Philippe Pillot, DSC FO

A: Monsieur Bruno Le Maire
Ministre de l'Economie
Ministère de l'Economie et des Finances
TELEDOC 151
139, Rue de Bercy
75572 PARIS CEDEX 12

cc: Monsieur Emmanuel Macron, Président de la République
Monsieur Benjamin Griveaux, Secrétaire d'Etat
Madame Elisabeth Borne, Ministre des Transports

Date: 19/03/2018

Ref: 20180319 Ministère Economie

Objet : Lettre ouverte sur le dossier Alstom/Siemens.

Monsieur le Ministre de l'Economie,

Depuis l'annonce du rapprochement entre le Groupe Alstom et la branche mobilité de Siemens AG, les organisations syndicales d'Alstom n'ont pas cessé de vous solliciter afin de vous rencontrer pour évoquer ce dossier.

Nous n'avons aucune nouvelle de votre part malgré nos relances.

Par e-mail du 12/03/2018, nous avons été informés par vos services que vous nous conviez à un comité de suivi du rapprochement en cours entre le groupe Alstom et la branche transport du groupe Siemens AG, en présence des dirigeants de ces deux groupes mais en l'absence des représentants du personnel du groupe Siemens AG pourtant concernés, le Jeudi 22 mars 2018 à 11h.

Toutefois, bien que nous nous soyons unanimement prononcés contre cette opération, nous acceptons de participer à ce comité de suivi en vous demandant de bien vouloir répondre aux questions que nous vous avons déjà posées.

Afin d'être le plus efficace et d'obtenir des réponses validées par vos soins et les deux directions, vous trouverez ci-joint une liste de points sur lesquels il serait très opportun de nous apporter des éléments précis.

Restant à votre disposition pour évoquer ce dossier et également dans l'attente des convocations aux commissions de suivi du plan Belfort et au comité stratégique de la filière ferroviaire CS2F, veuillez, Monsieur le Ministre de l'Economie, agréer nos sincères salutations.

Signataires - Contacts

Boris AMOROZ

Délégué Syndical Central CGT

Port : +33 6 50 88 17 55

boris.amoroz@alstomgroup.com

Laurent DESGEORGE

Délégué Syndical Central CFDT

Port : +33 6 20 62 64 35

laurent.desgeorge@alstomgroup.com

Claude MANDART

Délégué Syndical Central CFE-CGC

Port : +33 6 86 06 27 95

claude.mandart@alstomgroup.com

Philippe PILLOT

Délégué Syndical Central FO

Port : +33 6 85 47 32 75

philippe.pillot@alstomgroup.com

Les organisations syndicales d'Alstom France sont toutes fermement opposées au projet de filialisation d'Alstom dans Siemens tel qu'il est présenté jusqu'à ce jour : à savoir un projet uniquement politique et financier, sans aucune stratégie industrielle, pour lesquelles de nombreuses questions restent sans réponse.

Le Comité Central d'Entreprise a ainsi donné à l'unanimité un avis défavorable sur ce projet de filialisation. Nous avons demandé 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.

C'est pourquoi en préambule à la réunion du 22 mars au ministère de l'économie et des finances, nous vous rappelons les principaux points sur lesquels nous attendons vos explications.

Qui est à l'initiative de ce projet ?

Pourquoi l'Etat a-t-il choisi et/ou soutenu cette solution ?

D'autres alternatives ont-elles été envisagées ?

Pour quelles raisons l'Etat a-t-il décidé de laisser Siemens faire main basse sur Alstom ? S'agit-il d'une compensation après l'échec du projet d'acquisition de la branche énergie par Siemens AG/Mitsubishi Heavy Industries ?

Pourquoi l'Etat n'a-t-il pas pris la participation dans Alstom comme le permettait et le prévoyait l'accord avec Bouygues ?

Pourquoi ne pas le faire maintenant ?

L'avenir de Bouygues dans l'actionnariat d'Alstom a-t-il été négocié ?

Bouygues a clairement indiqué qu'il n'avait pas vocation à rester actionnaire minoritaire dans le futur groupe. Quand et comment va-t-il en sortir ? Au profit de Siemens ? Avec quelles conséquences ?

Qui en a fixé le calendrier alors qu'il n'y avait manifestement pas de situation d'urgence ?

Suite à la vente de la branche énergie, Alstom est un groupe financièrement solide, avec des perspectives excellentes : marché en forte croissance qui se traduit par une augmentation des commandes, du chiffre d'affaires, et des résultats.

Ce projet est porté par les politiques, alors qu'Alstom n'est techniquement pas prêt pour ce rapprochement, puisque de nombreux chantiers sont encore en cours notamment en termes d'organisation industrielle, ce qui place Alstom en position de faiblesse face à Siemens, en particulier pour la Signalisation. Alstom reconstitue ses outils et ses systèmes d'information, depuis leur cession à General Electric.

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

Pourquoi laisse-t-on Siemens réaliser une très belle opération en prenant le contrôle du groupe Alstom, sans déboursier de trésorerie, tout en consommant celle d'Alstom ?

Il prend également le contrôle du futur Conseil d'Administration. C'est donc 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.

Quelle sera la future organisation ?

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.

Quel sera l'impact sur l'emploi ?

En France et plus largement en Europe, les 380M€ de coûts de restructuration déjà budgétés pour 2019/2020 permettent d'estimer des **réductions d'effectifs d'environ 6000 personnes**.

Comment ce projet permet-il de s'opposer aux concurrents chinois ?

En effet, 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.

Que vont devenir les partenariats d'Alstom avec le soi-disant concurrent chinois ? Ne seront-ils pas étendus aux activités de Siemens qui cherche à se développer lui aussi dans les pays à bas coûts ?

Pourquoi l'Etat ne met-il pas en œuvre le « Buy European Act » pour préserver son marché et son industrie ?

Quelles seront les synergies attendues avec Siemens ?

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.

Quelles sont ces garanties et pourquoi ne nous sont-elles pas communiquées ?

Par contre, du côté de Siemens elles ont été négociées en amont avec les représentants du personnel et elles ont été communiquées.

Les garanties françaises seraient-elles inférieures ? Pourquoi le contenu de l'accord entre l'Etat et Siemens ne nous a-t-il pas été communiqué ?

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.

Pourquoi une nouvelle fois les actionnaires seront-ils les premiers bénéficiaires avec une consommation considérable de la trésorerie qui devait à l'origine permettre à Alstom de se développer ?

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, avec notamment la liquidation des Co-Entreprises Grid et Renewable, qui viendront s'ajouter aux 3,2 milliards déjà engrangés en 2015, suite à la cession des activités énergie d'Alstom à General Electric.

Pourquoi est-ce que l'Etat français abandonne la filière Renewable qui était considérée comme stratégique il y a à peine deux ans ?

Quelle sera la stratégie du nouveau groupe ? Plus proche de celle d'Alstom qui vient de nous être présentée ou de celle de Siemens que nous ne connaissons pas ?

En effet 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.

En quoi les activités d'Alstom et Siemens sont-elles complémentaires ?

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 d'ailleurs 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...)?

Que signifie le transfert du siège de la signalisation à Berlin ? Siemens qui avait déjà des vues avec MHI sur cette activité dans sa proposition de reprise de l'activité énergie d'Alstom ne risque-t-il pas d'être en situation de monopole ?

Quelle sera la représentation du personnel ?

Les instances françaises ne risquent-elles pas d'être mises à l'écart et supplantées par les instances Siemens et la codétermination que les allemands entendent maintenir ? 4 nouveaux sièges seraient dédiés aux représentants Alstom dans le forum européen de Siemens AG (SEC) qui en compte 38 à ce jour.

Quel sera le poids d'Alstom et des deux seuls représentants français dans cette instance ?

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 ! L'accord signé entre Siemens et ses représentants du personnel semblent encadrer le tout.

Pouvez-vous nous en communiquer la teneur et nous indiquer comment les intérêts du personnel Alstom sont garantis ?

Les moyens financiers qui vont résulter de la vente de ses participations dans les co-entreprises 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 moyens auraient pu être utilisés pour investir et renforcer l'outil industriel d'Alstom sans oublier les qualifications et compétences des personnels qu'il convient de développer à travers la formation.

Pourquoi n'a-t-on pas envisagé un montage ferroviaire européen comme cela a été fait dans l'aéronautique ?

Pourquoi est-ce que Thales n'est pas dans la boucle et s'allie pour sa part avec CRRC ?

Que va-t-il advenir des nombreux autres acteurs du ferroviaire ?

Quelle est la stratégie de l'Etat en matière industrielle ?

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.

Pourquoi les appels d'offre et les commandes qui pourraient assurer l'avenir des sites français tardent-ils tant à venir ?

Dans ces conditions, pouvez-vous apporter une réponse claire et précise à nos revendications pour 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 ?