



Comprendre le mariage ALSTOM/Bombardier

« Un mariage avec Bombardier n'aurait aucun sens au niveau industriel » : Cette phrase avait été prononcée lors d'une réunion du Comité de Groupe Européen (qui réunit les représentants des organisations syndicales des différents filiales européennes d'Alstom) par un des « *grands directeurs* » du groupe Alstom ... **C'était sa réponse à la question posée à l'époque** à savoir pourquoi un mariage avec Siemens plutôt qu'avec Bombardier !

QU'EN EST-IL ? QUELLES SONT LES DIFFICULTES QUI NOUS ATTENDENT ?

QUELS SONT LES RISQUES, POUR LES SALAIRES D'ALSTOM ET DE BOMBARDIER, LIÉS AU RACHAT DES ACTIVITÉS FERROVIAIRE DU GROUPE CANADIEN PAR SON HOMOLOGUE FRANÇAIS ?

Force Ouvrière se propose, en quelques lignes, de répondre à ces questions qui dérangent...

LES 7 POINTS A CONNAITRE

- 1) Aucune garantie concrètes sur l'emploi n'a été donné, tant coté Alstom que coté Bombardier ou même du gouvernement Français ...
- 2) Synergies : A l'occasion de ce « *mariage* », la Direction d'Alstom espère un « *gain* » de 400 millions d'euros avec les « *synergies* » attendues... C'est une somme loin d'être négligeable !
Côté syndical, nous ne savons que trop ce que ce mot (synergie) veut dire dans ce type d'opération : il ne s'agit pas seulement d'économies liées aux achats du fait d'un volume plus important ! La « *chasse aux doublons* » et « *recentrages d'activités* » sur certains sites plutôt que d'autres sont, malheureusement pour les salariés, une réalité fréquemment, voire systématiquement rencontrée dans ce type d'opération.
Les doublons entre Alstom et Bombardier sont nombreux, en termes d'usines, de produits, d'études... La direction inscrit bien souvent dans ses présentations « optimisation de la R&D, optimisation des Capex, Optimisation de l'empreinte industrielle ».
- 3) « Alstom In Motion », repose sur un transfert et une délocalisation accrue des activités (la cible pour 2025 est de 30% d'ingénierie en Inde, 60% d'achats dans les pays à bas-coûts, 60% de fabrication dans les pays à bas-coûts). Cette stratégie financière est d'ailleurs très proche de celle de Bombardier Transport, qui nous semble être une des raisons majeures des difficultés chez Bombardier. Chez Alstom, des problèmes existent aussi très probablement liés à cette stratégie financière qui impactera également, de plus en plus, nos sous-traitants et fournisseurs locaux et nationaux.
- 4) Une stratégie industrielle est toujours attendue : Aucune stratégie et projet liés à ce rachat, n'ont réellement été présentés par le Direction d'Alstom... Cela se résume en gros à :
« *On va déjà intégrer Bombardier et les aider à se redresser* » et « *ensemble on sera plus fort parce que plus gros* »...
Chacun reconnaîtra que c'est plutôt succin !
Le peu d'informations obtenues dans le cadre de la nouvelle « organisation cible » parlent clairement de « *mondialisation des Capex, de la R&D, des compétences* », ce qui pourrait donc se traduire par des réductions d'activité en France et en Europe, chez Alstom, Bombardier, et leurs fournisseurs et sous-traitants respectifs.
- 5) Les risques financiers : Ce projet est intervenu dans une situation où le groupe Bombardier était au bord de la faillite et où la distribution de 1,23 milliard d'euros aux actionnaires d'Alstom en 2019 a sérieusement amputé la trésorerie d'Alstom. Cette trésorerie, vidée par les actionnaires, se limite essentiellement aux avances clients. A cela il faut ajouter une consommation de trésorerie importante avec la crise sanitaire due au Covid-19 tant coté Alstom que Bombardier.

6) Malgré de nombreuses questions posées, la direction reste silencieuse sur de nombreux détails de l'aspect futur de la société fusionnée et de la nouvelle société, qui sont encore inconnus ce jour.

Quels sont les besoins futurs en personnels, les éventuelles suppressions de postes envisagées à court et moyen terme ; les organisations, synergies, et suppressions de postes éventuellement envisagés notamment sur les fonctions supports (Commercial, appels d'offre, pilotage industriel, achats, plateformes) ; les perspectives et business plan actualisé aux inévitables effets de la situation économique et sanitaire...

7) Aucune connaissance de la stratégie du nouvel actionnaire de référence, étranger qui plus est, la CDPQ (Caisse des Dépôts et Placements du Québec), dont l'arrivée est inhérente au mariage Alstom-Bombardier. Ses exigences en termes de rendement financier conditionneront forcément les évolutions de la future stratégie, notamment industrielle, d'Alstom-Bombardier.

CHRONOLOGIE, POUR MEMOIRE, DU PROJET DE MARIAGE ALSTOM/BOMBARDIER

17 février 2020 : annonce du projet d'acquisition de Bombardier Transport Phase 1

12 juin 2020 : dénomination du projet ABOARD

9 juillet 2020 : demandes de la Commission Européenne dans le cadre de l'Antitrust

31 juillet 2020 : avis favorable de la Commission Européenne

16 septembre 2020 : signature du SPA Phase 2

Groupes de travail en miroir sur les différents sujets transversaux dits « HUB » pour préparer la fusion opérationnelle

Design du TOM

Finalisation

Clôture comptable des entités

Prévue entre le 31/12/2020 et le 28/02/2021 (normalement le 29 janvier) Day One

Accueil et information des équipes – continuité opérationnelle

Base unique du personnel – intranet spécifique commun – recrutements communs

Équipe dirigeante connue et organisation communiquée

Feuilles de route par fonction Day 100 / Day 300

EN CONCLUSION

Les équipes Force Ouvrière d'Alstom et de Bombardier n'ont pas d'opposition de principe au mariage de leurs entreprises respectives mais pas à n'importe quelle condition.

Pour les équipes Force Ouvrière d'Alstom Petite-Forêt et de Bombardier Crespin, nos revendications sont claires :

- le maintien de tous les sites, de toutes les activités et de tous les emplois sur chaque site d'Alstom, de Bombardier, de leurs sous-traitants respectifs ou communs et, évidemment, aucun licenciement ;
- l'arrêt de la délocalisation des fabrications et des études, et notamment dans le cadre des commandes publiques françaises, l'arrêt des externalisations d'activités ;
- le retour des activités externalisées, notamment celles qui permettaient le reclassement de travailleurs abimés par le travail ;
- La mise en place d'une vraie politique industrielle afin de préserver et développer les emplois et les compétences dans nos activités qui cadrent parfaitement avec les problématiques de développement durable et de changement climatique.