



RAPSE

La Lettre

N° 142
12 OCT
2017

Réseau d'Action Promouvoir Sécuriser l'Emploi



<http://chn.ge/2yg9W0A>
Ne bradez pas Alstom !



Sommaire

- ✓ 1) Projet de fusion/absorption Alstom/Siemens.....pages 2/3
- ✓ 2) Le texte de la pétition.....page 4
- ✓ 3) Alstom + Siemens - Siemens, déclaration PCF Doubs, territoire de Belfort et CR Franche Comté.....Page 5
- ✓ 4) Lettre de P. Laurent à E. Philippe 1^{er} Ministre.....Pages 6/7
- ✓ 5) Communiqué de presse Métallurgie CGT.....Page 8
- ✓ 6) Communiqué Métallurgie FO.....Page 9



Projet de fusion/absorption Alstom Siemens : Le président de la République Macron termine le travail du ministre Macron

> Alstom est une entreprise qui « pèse » 7,3 Mds€ de chiffre d'affaires (1/10e de celui du groupe Siemens).

> Elle emploie 8500 personnes en France, et induit 32800 emplois sur le territoire.

> Elle n'est plus que l'ombre de l'entreprise CGE des années 1980 qui n'a cessé d'être démembrée depuis 20 ans.

◆ **Les chantiers navals** (STX aujourd'hui) vendu aux Coréens puis revendu cet été à l'italien Fincantieri ;

◆ **Alcatel** mis sous contrôle de Nokia, qui licencie ;

◆ **Alstom Énergie** sous contrôle de Général Electric, bradée par le conseiller puis ministre Macron. Ce « mariage » devait créer 1000 emplois en 3 ans, nous sommes à moins 1200 emplois !

◆ **Alstom ferroviaire** que Macron, Président de la République fusionne avec Siemens.

Loin d'une fusion qui se ferait à égalité, il s'agit d'un véritable bradage d'un des derniers fleurons de notre industrie.

Avec quel montage ?

Le plan de fusion repose sur un montage financier neutre pour Siemens, mais très coûteux pour Alstom. La contribution des deux entités est déséquilibrée :

● Apport en nature par Siemens de l'activité « Mobily » et Rail Traction.

● Émission d'actions d'Alstom réservées à Siemens.

Après ce « deal » Siemens possédera 50,63 % des actions de la nouvelle entité, auxquels s'ajoutent jusqu'à 2 % de bons de souscription supplémentaires. Au final, Siemens détiendra jusqu'à 53 % des parts du nouveau groupe né de cette fusion !

Mais la contribution financière d'Alstom ne s'arrête pas là.

L'entreprise française devra verser une « prime de contrôle » de 900 M€ à la trésorerie de Siemens. Soit près de la moitié de sa trésorerie (2 Mds€).

● Et pour faire avaler la pilule à ses actionnaires, Alstom versera des dividendes exceptionnels à ses actionnaires pour un montant de 900 M€ résultant de la vente de ses participations dans ses coentreprises avec Général Electric.

Ces coentreprises (ou joint-venture) ont été créées en 2016 pour protéger les activités les plus stratégiques d'Alstom. Cela concernait les réseaux électriques, les énergies renouvelable, le nucléaire avec la gamme d'équipement Anabelle des centrales nucléaires et les turbines à vapeur.

Ce sont ces activités stratégiques « protégées » en 2016 que Macron fait vendre en 2017 pour financer la fusion avec Siemens. Le coût total de l'opération pour Alstom : 1,8 Mds€.

Pour rappel : Lors de la fusion avec GE, pour rendre l'opération vente à GE plus présentable, un montage « astucieux » avait été réalisé présentant l'État comme détenant 20 % des droits de vote donc garantissant les intérêts français.

En réalité l'État « louait » 20 % des actions détenus par le groupe Bouygues avec deux options d'achat possible :

1) expirant le 5 octobre 2017, 20 % à 35 € l'action soit 3 milliards d'€,

2) ouverte entre le 5 et le 17 octobre de 15 % au prix de marché (13,69€) soit 880 M€.

Macron a clairement indiqué sa décision de ne pas faire jouer cette option. On sait maintenant que c'est une exigence du gouvernement allemand devant laquelle Macron se couche (cf. interview du porte-parole du gouvernement C. Castaner dans le quotidien *Les Échos* du 10 octobre.



Or, l'application de l'une de ces options permettrait à l'État d'avoir un levier d'action et de décision important sur une alliance Alstom-Siemens avec, par exemple, la possibilité de peser sur des engagements sociaux et la maîtrise des choix stratégiques futurs.

Présentée comme un nouvel « Airbus du ferroviaire », on reste très loin d'une construction établie sur la base d'une collaboration entre États avec partage des études, de la production, des coûts et des choix stratégiques qui a prévalu à la construction d'Airbus.

En refusant d'exercer son droit d'option, le gouvernement privilégie les intérêts de Bouygues, qui va largement rentrer dans ses investissements au détriment de l'outil industriel grâce à cette opération juteuse. C'est l'ami Sarkozy qui avait fait entrer Bouygues dans le capital d'Alstom. A l'époque, Bouygues a investi 2 milliards dans l'affaire. Il récupérera ainsi ses billes initiales, en plus du reste.

Il en a récupéré un dans la vente de l'énergie à GE, auquel s'ajoutent 377 M€ de dividendes entre 2006 et 2016, et au moins 495 M€ en 2018 de dividendes extraordinaires pour le retrait des coentreprises Alstom GE. Bouygues aura donc récupéré 93,6 % de sa mise.

Quels sont les arguments du gouvernement ?

Pour justifier le sacrifice d'Alstom, le gouvernement avance plusieurs raisons :

☑ **La concurrence du chinois CRCC.** Si cette concurrence est réelle, elle n'est pas encore établie en Europe, CRCC privilégiant l'Amérique du Nord. De plus, cette entreprise fait face à des problèmes de qualité qu'il lui faudra corriger.

Il n'y a donc aucune urgence face à ce déficit.

☑ **Le développement de la RetD.** Pourtant, Alstom est près à déboursier 1,8 Mds€ aux actionnaires dans la fusion, mais ne consacre que 250M€ à la R&D : cherchez l'erreur !

Les impacts d'une telle fusion sont prévisibles.

Les synergies représentent 5 Mds€ sur 10 ans. Qui dit synergies, dit doublons ! Quid des suppressions d'emplois liés à ces doublons.

► Le TGV et l'équivalent allemand ICE sont concurrents, qui sera sacrifié dans cette entité majoritairement allemande ?

► Il y a une avance allemande dans la signalisation ferroviaire, activité très rentable et en croissance plus forte que la production de trains (certains cadres d'Alstom préconisaient un rapprochement avec Thalès pour combler ce retard). Qui sera sacrifié ?

► Les sites de Bombardier en France risquent très vite de déplacer leurs centres d'activité vers l'Allemagne : vers un 3e round de négociation à 3 ?

Certains sites en France d'Alstom sont d'or et déjà fragilisés.

Belfort, sauvé de justesse en 2016 voit son plan de sauvetage très partiellement mis en œuvre.

Ornans, transfère ses activités vers la Chine (dont la concurrence est un des prétextes à la fusion !?).

Un montage qui garantit la domination Allemande !

Au terme du processus de fusion :

● Siemens détiendra 53 % des actions et disposera de 6 administrateurs sur les 11 du comité de pilotage.

● Siemens Mobily sera une filiale d'un groupe qui pèse 10 fois Alstom.

● L'emploi et les sites bénéficieront d'un engagement de préservation sur 4 ans seulement. Le temps d'un mandat électoral. Si tant est que cet engagement soit respecté (voir GE).

● Le groupe dominant récupérera le carnet de commande, les brevets et à terme (4 ans ou moins) supprime toutes les activités jugées insuffisamment rentables.

Si une telle opération de fusion absorption n'est pas urgente, il est urgent d'empêcher le gouvernement de lui donner suite. Si l'opération doit se faire sur plusieurs mois avant d'être définitive, des décisions seront prises au fil des mois qui seront très difficilement réversibles.



Nous vous appelons à agir en signant la pétition sur change.org, à la partager largement sur vos réseaux sociaux.

Adressée au Premier ministre

NE BRADEZ PAS ALSTOM !

Monsieur le Premier Ministre,

Vous soutenez un projet d'absorption du groupe français Alstom par le groupe allemand Siemens négocié dans le plus grand secret depuis des mois.

Cette opération dessaisirait notre pays d'un atout industriel dont le TGV est une production emblématique. Elle menacerait l'emploi et le savoir-faire français dans un domaine où, pourtant, les perspectives mondiales de développement sont considérables.

Des coopérations européennes sont nécessaires, mais elles doivent se faire entre égaux, sous contrôle public et social, comme ce fut le cas pour Airbus.

Vous disposez des moyens pour faire en sorte qu'il en soit ainsi dans l'opération en cause, puisque vous pouvez racheter 20 % du capital d'Alstom aujourd'hui détenus par le groupe Bouygues. Or vous vous y refusez !

Nous vous demandons d'exercer l'option d'achat de l'État sur ces titres et de suspendre l'opération annoncée pour ouvrir un large débat démocratique sur les conditions d'une alliance équilibrée, sans exclure l'idée d'un contrôle public de dimension européenne sur la nouvelle entité qui serait créée.

<http://chn.ge/2yg9W0A>



Communiqué

ALSTOM + SIEMENS = SIEMENS

Contrairement à la communication du gouvernement, la prochaine fusion Siemens-Alstom n'est pas une alliance entre égaux. C'est Siemens qui sera aux commandes car il est majoritaire au capital, majoritaire au conseil d'administration et pèse 10 fois plus que sa filiale ferroviaire qui fusionne avec Alstom.

Contrairement à ce qui est dit, l'équilibre des sites et de l'emploi n'est nullement garanti : il n'y a aucun engagement au delà de 4 ans, et on ne voit pas en quoi la présence de trois « experts » français dits « indépendants » avec droit de veto pourrait garantir la pérennité des sites français.

Des décennies de savoir-faire accumulé, des sites vitaux pour l'équilibre économique de leur territoire d'implantation, comme Alstom-Belfort et Alstom-Ornans, un secteur essentiel au développement de la transition écologique, vivant des commandes publiques, tout cela est livré de façon irresponsable au bon vouloir d'un centre de décision étranger. Ce qui s'est passé avec la **vente d'Alstom -énergie à l'américain GE** est là pour montrer à quel point **les soi-disant garanties d'équilibre peuvent s'évanouir.** Les 1000 emplois annoncés, dont se réjouissaient bruyamment les élus locaux franc-comtois, se sont transformés en 1000 emplois perdus. **Les députés et les maires LREM et LR qui soutiennent la mise sous contrôle de Siemens feraient bien de s'en souvenir.**

Si les ventes et fusions mettent à mal les capacités industrielles et l'emploi, elles sont une **bonne affaire pour les actionnaires.** Bouygues ne démentira pas qui, avec les dividendes accumulés et la vente de ses actions en 2018, s'apprête à encaisser plus de 5,8 milliards d'euros en 12 ans !

Nous appelons à la **mobilisation** des salariés et de la population pour que :

- **l'état reprenne la main dans le capital et le CA** en achetant à un prix raisonnable les 28,3 % d'actions de Bouygues, comme cela avait été annoncé par le précédent gouvernement. La parole publique ne saurait être à ce point discréditée.
- Les **collectivités locales et la SNCF** se préoccupent davantage des retombées sur les territoires de leurs commandes ferroviaires.
- les **syndicalistes, les élus locaux** et les représentants des **groupes parlementaires** soient **partie prenante du futur comité de suivi**.
- une **commission parlementaire** soit créée pour enquêter sur les conditions douteuses des deux dernières opérations de fusion et donner des perspectives de développement industriel aux secteurs énergétique et ferroviaire.

Fédération du Doubs
Fédération du Territoire de Belfort
Comité régional de Franche-Comté



Paris, le 10 octobre 2017

Monsieur Édouard Philippe
Premier Ministre
Hôtel de Matignon
57 rue de Varenne
75007 PARIS

Objet : demande d'exercer l'option d'achat de l'État sur les titres détenus dans Alstom par le groupe Bouygues et de suspendre l'opération annoncée

Monsieur le Premier Ministre,

Dans le cadre du projet d'absorption d'Alstom par Siemens, votre ministre de l'Économie et des Finances, M. Le Maire, a annoncé son intention de ne pas lever l'option d'achat des actions détenues par le groupe Bouygues dans le capital d'Alstom.

L'argument invoqué est que *« l'État a un rôle à jouer dans l'économie, mais ce rôle [...] n'est pas d'être assis sur le strapontin d'un conseil d'administration où les décisions sont prises à sa place »*.

Cet argument est irrecevable car, en rachetant les actions détenues par Bouygues, l'État deviendrait le premier actionnaire d'Alstom avant son absorption par Siemens, ce qui lui permettrait de réexaminer les décisions et de peser vraiment sur les choix stratégiques ultérieurs d'un éventuel nouvel ensemble.

Cet argument est aussi révélateur de la conception calamiteuse qu'a le ministre du rôle de l'État dans les conseils administration des sociétés au capital desquelles il participe.

M. Le Maire prétend que l'État serait plus efficace en se contentant de figurer dans un comité de suivi. Cela paraît bien léger quand on sait que, malgré la création d'un tel comité concernant le site de Belfort, les engagements pris il y a un an sont loin d'être tenus.

Par ailleurs, lors de l'absorption d'Alstom-énergie par General Electric (GE), des promesses avaient été faites par les dirigeants de ce groupe américain à M. Macron, alors ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, de création d'un millier d'emplois en France. À ce jour, GE en a, en fait, supprimé autant, comme à Grenoble dernièrement.

Une coopération étroite entre grands industriels européens, voire mondiaux, du ferroviaire est nécessaire pour développer des services publics de transports en Europe aptes à répondre toujours mieux aux besoins de mobilité et d'emploi de toutes les populations. Mais c'est d'autant moins le cas pour ce qui concerne l'opération en cause qui n'est pas une alliance entre égaux et *« n'est européenne que dans ses naïves intentions françaises. Sa réalité, elle, est allemande »* comme le relève l'AGEFI du 2 octobre 2017. Dans les faits, le capital financier qui dominerait cette multinationale exploiterait tous les travailleurs, qu'ils soient français, allemands ou autres.



Il faudrait en finir avec ce dogme consistant à prétendre que, pour pouvoir coopérer efficacement, il faut fusionner. La création de coentreprises à parité ou de groupements d'intérêt économique (GIE) le permettent bien mieux, n'impliquant pas une dépense en capital financier tout en rendant possible la mutualisation des coûts et la coopération.

C'est d'ailleurs ce qui a assuré, à l'origine, le succès du modèle de coopération d'Airbus auquel vous vous référez mais dont le montage que vous soutenez est très éloigné.

Des coopérations européennes ambitieuses sont particulièrement nécessaires en matière de recherche et développement (R&D), dont le partage des coûts et des résultats est devenu un impératif.

Mais ce n'est en aucun cas ce qui est proposé avec l'absorption d'Alstom par Siemens puisque, à cette occasion, près de 2 milliards d'euros seraient dilapidés en dividendes et primes de contrôle aux actionnaires, soit l'équivalent de huit années du budget de R&D d'Alstom.

Du fait du refus annoncé d'exercer l'option d'achat des titres détenus par le groupe Bouygues, plus du quart de ces revenus financiers sera accaparé par ses actionnaires, au lieu d'être perçus par l'État qui aurait pu les utiliser pour le bien commun.

Ainsi, tout semble se passer comme si votre gouvernement visait à favoriser les intérêts financiers des actionnaires de contrôle du groupe Bouygues, au détriment de l'intérêt national.

En réalité, Alstom a des atouts importants, technologiques évidemment, mais aussi financiers (2 milliards d'euros de trésorerie, un faible endettement, 35 milliards d'euros de commandes dans ses carnets...). Le projet que vous soutenez dilapiderait ces atouts.

Monsieur le Premier Ministre, rien ne justifie la précipitation.

Nous vous demandons instamment d'exercer l'option d'achat de l'État sur les titres détenus dans Alstom par le groupe Bouygues et de suspendre l'opération annoncée pour ouvrir un large débat démocratique sur les conditions d'une alliance entre égaux effective, sans exclure a priori, pour des raisons idéologiques, l'idée d'un contrôle public de dimension européenne sur la nouvelle entité qui serait créée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, mes salutations respectueuses.

Pierre Laurent
Secrétaire national du PCF
Sénateur



BD/PV/fg

Communiqué de presse De la fédération des travailleurs de la métallurgie CGT

ALSTOM-SIEMENS : La poursuite de la vente des atouts industriels en France !

C'est par des communiqués des agences Bloomberg et Reuters que les salariés et leurs élus du groupe d'Alstom apprennent que des négociations se sont engagées depuis plusieurs semaines avec Siemens, dans le cadre d'un rapprochement, avec l'aval du gouvernement français.

Encore une fois, les représentants des salariés sont mis devant le fait accompli, alors que des réunions des instances représentatives se sont tenues la veille !

C'est un déni de la démocratie, du dialogue social et une atteinte aux droits des instances représentatives françaises, comme européennes.

Après avoir vendu au conglomérat General Electric l'activité énergie d'Alstom, celui-ci lâche la partie ferroviaire, alors que celle-ci était déclarée comme filière d'excellence en 2014.

Dans le ferroviaire, Alstom est reconnu dans le monde pour ses capacités industrielles, innovantes et son savoir-faire. Atouts indispensables au développement des transports collectifs des passagers et du fret, répondant aux défis environnementaux.

Alors que se tient la conférence mobilité à Paris, le gouvernement se désengage de la filière industrielle du ferroviaire. C'est un scandale d'Etat !

Le gouvernement et le PDG d'Alstom font le choix d'un projet capitalistique, plutôt que de développement industriel et d'emplois.

Déjà au vu d'éléments déjà parus dans la presse, il est affiché que Siemens prendra les commandes du nouveau groupe, que certains qualifient d'un « Airbus Européen ».

Afin d'essayer de rassurer, les dirigeants de Siemens donnent des gages de bonne foi, d'un mariage équilibré, Siemens apporterait ses activités de matériel roulant et de signalisation pour 7 milliards d'euros.

En échange, par augmentation du capital d'Alstom, Siemens prendrait la majorité, tout en laissant Henri Poupart-Lafarge, PDG du nouveau groupe.

L'Etat, actionnaire d'Alstom, restera-t-il, alors que l'actionnaire principal Bouygues veut se retirer ?

N'y-a-t-il pas une deuxième étape de cette fusion par l'entrée de Bombardier à la place de Bouygues ?

Pour la CGT, l'Etat doit prendre une part dans le capital, afin d'éviter un nouveau fiasco social et industriel.

La filière ferroviaire en France représente 25 000 emplois, dont beaucoup sont dans les entreprises sous-traitantes et fournisseurs.

Attentifs aux annonces qui vont se faire, la CGT fera de la pérennité des sites et de l'emploi une priorité.

La CGT revendique un plan industriel, d'investissements et de projets qui favorisent cette filière industrielle majeure pour répondre aux défis actuels et futurs.

Montreuil, le 26 Septembre 2017



Métallurgie

Alstom et STX : deux fleurons industriels en danger

mercredi 27 septembre 2017 Métaux

Communiqué de FO Métaux

La Fédération FO de la Métallurgie, dans le cadre de la défense de l'industrie, de l'emploi et des salariés, suit l'évolution de la stratégie des deux fleurons industriels français, à savoir : Alstom et STX.

A travers les médias, nous avons pris acte des informations et nous entendons parler d'un « Airbus » du ferroviaire et du naval européen. Dans les deux cas, si l'État ne remplit pas son rôle, il encourt à terme à participer non pas à la création d'entreprises européennes, mais plutôt à une entreprise allemande pour Alstom et italienne pour les chantiers navals, avec un bradage de ces deux fleurons industriels.

Dans les deux cas, la participation de l'État est plus que nécessaire afin d'assurer sur une période de long terme les intérêts stratégiques et technologiques français. C'est un enjeu économique et social qu'il ne faut surtout pas négliger.

La Fédération FO de la Métallurgie et ses syndicats ne sont pas rassurés par le désengagement annoncé de L'État français au sein du groupe Alstom et pour les garanties soi-disant obtenues pour l'emploi. L'État doit donc tenir un rôle de stratège et impulser une véritable politique industrielle pour notre pays.

Les entreprises concernées dont Alstom, Siemens, STX, et Fincantieri doivent faire en sorte de préserver les intérêts de chaque pays dans un pacte d'actionnaires équilibré permettant de ne pas brader l'industrie des pays concernés.

La Fédération FO de la Métallurgie demande en urgence, au plus haut niveau de l'État, une réunion afin d'échanger avec les différents acteurs des deux dossiers industriels concernés.