

La désindustrialisation intensive ...

Le virus de " désindustrialisation intensive " semble se propager à vitesse grand "V" chez ALSTOM (enfin ce qu'il en reste)... Cela fait maintenant quelques temps que l'histoire se répète inlassablement et que nous faisons face à une course Intensive aux profits. Toutes ces opérations réalisées ne se font que pour des raisons financières et de rentabilité à court terme. Avec ces méthodes, c'est toute notre entreprise qui est en train de se décomposer et le rachat d'ALSTOM par SIEMENS ne fera qu'empirer le système.

Les délocalisations d'activités sont en phase d'accélération que ce soit pour la production ou les études, ce qui implique une dégradation continue, depuis tant d'années, des catégories socio-professionnelles chez Alstom, **avec une baisse des ATAM et un effondrement des Ouvriers**. Les informations que nous avons reçues de Belfort, Valenciennes ou encore Reichshoffen sont parfaitement en ligne avec notre établissement d'Aytré. Des appels d'offres concernant des commandes publiques (payée par le contribuable français) sont proposées avec du matériel fabriqué en POLOGNE, notamment l'ensemble de la fabrication mécano-soudure, la mise en peinture et une partie du garnissage !! Guillaume PEPY sur ses commandes SNCF : **" Peu m'importe votre choix industriel de fabrication, je veux du matériel le moins cher possible !!! "**

L'établissement d'Aytré attend maintenant depuis plus d'un an la signature d'une commande pour le TGV du futur et pour des raisons déjà évoquées de coût et de rentabilité, la SNCF repousse à échéances régulières cette signature. Doit-on y voir un signe, vu la teneur du discours de Guillaume PEPY. La question est légitime et doit aussi se poser pour notre établissement d'Aytré qui est le fabricant historique des voitures TGV de la SNCF.

EN TOUT CAS, HORS DE QUESTION DE DÉLOCALISER LES PROFITS!



ARME DE DÉLOCALISATION MASSIVE.



L'état ne peut pas rester impassible et sourd à ce genre de discours du président de la SNCF. Celui-ci fragilisant encore plus la filière ferroviaire française qui est déjà bien mal en point !!!

La volonté de destruction de l'industrie en France continue à être appliquée sans que personne ne soit choqué...

Et comme souvent les dommages collatéraux se traduisent sur les salarié(e)s, avec des plans sociaux, des fermetures d'usines, si ce n'est pas les deux !!!

Qui peut penser qu'il faut continuer ainsi ? Personne à part quelques personnes qui semblent œuvrer à détruire ce que justement d'autres ont mis aussi longtemps à créer. En termes de récompense pour le travail accompli, on aurait pu s'attendre à mieux.

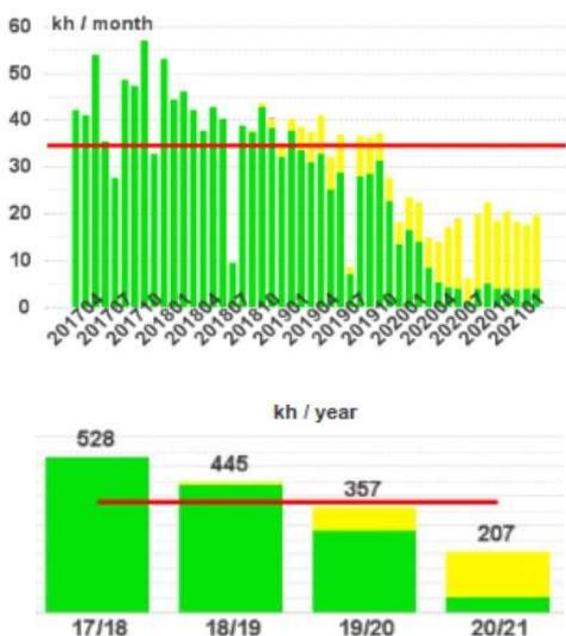
Suite au rapprochement d'ALSTOM et de SIEMENS, nous avons demandé des garanties à notre direction centrale concernant les emplois jusqu'à la fin du processus d'absorption, jusqu'au 31 Décembre 2018 (Pour rappel il y a une soi-disant garantie de maintien des emplois et des sites pendant 4 ans suite à la fusion officielle). La direction a refusé n'en voyant pas l'intérêt.

Nous comprenons aujourd'hui pourquoi.

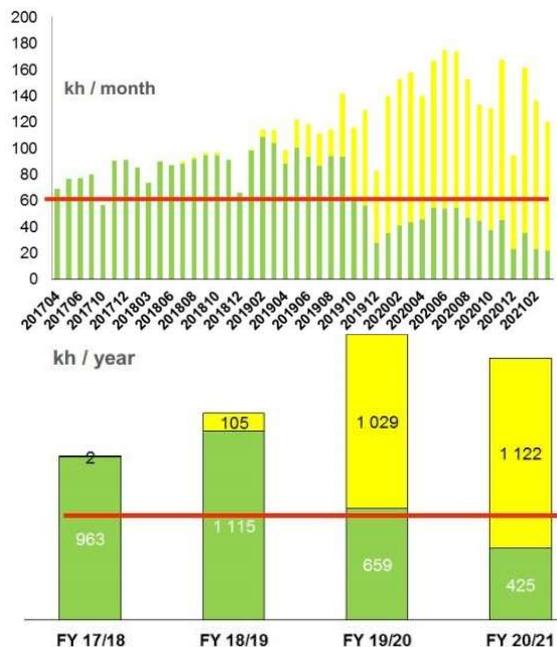
La persévérance de certains hauts dirigeants à absolument vouloir vendre leur soi-disant " bébé " et à continuellement vouloir surcharger une usine en Pologne nous exaspère.

Les commandes publiques françaises chargent le site polonais mais nous n'avons jamais eu écho d'une commande polonaise pour ALSTOM.

COURBES DE CHARGES LA ROCHELLE



COURBES DE CHARGES KATOWICE



La direction n'a donc aucun scrupule. En parallèle à cette activité, elle continue à confier de la charge de production en prestation, elle refuse des ruptures conventionnelles à des salariés demandeurs, qui demain verront leurs emplois en danger et surtout elle persiste en disant : La volonté de la direction est de conforter Alstom LRH au sein d'Alstom et surtout de baisser les taux horaires afin d'être compétitif notamment en continuant le plan de compactage du site (réduction des surfaces).

ASSEZ !!! Cela suffit avec ce discours.

Nous constatons bien le résultat de cette stratégie volontairement destinée à rendre la production à l'état quasi zéro en France. Que de beaux discours et derrière tout cela, un seul objectif : leur carrière à chacun.

Nous déplorons l'attitude de cette direction laxiste et prête à tout afin de faire fluctuer ses deniers personnels ainsi que ses bonus.



Rachat d'ALSTOM par SIEMENS ...

L'état Français et la direction d'ALSTOM peuvent bien essayer de nous vendre une soi-disant "Alliance nécessaire" face au grand chinois CRRC qui arrivent. Quoiqu'ils en disent, il s'agit clairement d'une filialisation d'ALSTOM dans le groupe SIEMENS avec clairement un appauvrissement du futur ensemble :

- + Siemens sera majoritaire.
- + La nouvelle entité sera consolidée financièrement dans Siemens.
- + Les représentants des salariés de la nouvelle entité intégreront les instances de représentation du groupe Siemens.
- + Des engagements sociaux n'ont été pris que par Siemens, vis-à-vis des Etats français et allemand.



Et la " gouvernance parfaitement équilibrée " n'est que relative et temporaire

- + Les règles de rééquilibrage entre l'actuel Alstom et Siemens ne portent que sur quelques sujets et pour une durée limitée de 4 ans.
- + L'autonomie de pilotage annoncée ne tiendra réellement que si les performances satisfont l'actionnaire majoritaire.
- + La localisation du siège des activités de Signalisation à Berlin montre bien que Siemens compte bien la piloter de près.
- + Un accord a été passé par SIEMENS avec IG Métal (syndicat Allemand) pour préserver les sites en Allemagne. L'accord "Radolfzell II", applicable aux salariés allemands de Siemens exclut tous les licenciements économiques pour ces mêmes salariés.
- + Toutes informations concernant les décisions essentielles, plan de changement structurel, fusion, acquisition, etc....doivent être données et décidées en conseil de surveillance. Ce même conseil est composé de 50% des représentants de l'entreprise et de 50% des représentants des salariés IG Métal (syndicat Allemand)
- + Refus de la direction d'Alstom de faire de même en France
- + Après sessions de ses parts Alstom versera 4 euros par action + 4 euros de prime de contrôle financés par Siemens avec la trésorerie d'Alstom, le futur Alstom se retrouvera amputé de 1,8 Md euros dans sa trésorerie, voir endetté à l'égard de Siemens.
- + Soit une rentabilité de 50% en 3 ans, pour une entreprise proche de la cessation d'activité en 2015, elle aura perdu les 2/3 de ses activités et pour finir elle devient filiale de son principal concurrent.
- + Une économie de 470M euros annoncé ⇔ A ce jour, la direction reste muette sur les secteurs d'activités qui seront touchés.

Avec toutes ces sujets notre syndicat a interpellé les différents responsables politiques du département afin de l

Retraite Supplémentaire

La direction centrale a convoqué les Organisations Syndicales représentatives afin d'ouvrir une négociation sur la mise en place d'un régime de retraite supplémentaire. En effet, dans son grand esprit social, elle s'est rendue compte qu'à partir de 2019, suite à l'accord sur les retraites complémentaires signé par la CGC et la CFDT en 2015, le taux de remplacement sera en forte décroissance (taux de remplacement : pourcentage entre le dernier revenu d'activité et la première pension de retraite).

La différence étant plus accrue chez les Ingénieurs et Cadres, elle propose tout simplement de mettre en place ce régime uniquement pour cette catégorie. Il s'agira d'une cotisation obligatoire salariale et patronale. L'explication étant que ça ne valait pas le coup chez les catégories non-cadre. L'employeur prendra en charge 80% et le salarié 20%

Nous n'acceptons pas cette discrimination vis-à-vis de certaines catégories de salarié(e)s et nous avons immédiatement demandé à ce que ce financement se fasse également sur les salarié(e)s Ouvriers et ATAM sous quelque forme que ce soit ⇔ **Réponse : NON.**



Nous avons d'ores et déjà quelques commentaires :

- ✚ Cette mesure coûtera plus de 3 Millions d'€ annuellement. D'où les sort-elle ? Alors que pendant les NAO c'est toujours la même mascarade, on a pas de budget !!!

- ✓ Tout simplement en ayant supprimé il n'y a pas très longtemps des mesures qui étaient appréciées par les salarié(e)s (Ex : CET naissance, Allocation Départ à la Retraite, des économies sur la mutuelle, réduction de l'ensemble des dispositifs CET, etc...)

- ✚ Plus le salaire est élevé, plus la direction participera à la retraite supplémentaire.

- ✓ Donc nous comprenons bien pourquoi les membres de la direction qui négocient avec les organisations Syndicales n'ont pas trop de mal à négocier ce genre d'accord à la hausse.

- ✚ De plus, d'après eux, cette mesure rendra ALSTOM plus attractif pour les jeunes talents.

- ✓ Est- ce normal de ne favoriser que les cadres et de surcroit encore plus les hauts cadres ?
- ✓ Est-il normal que l'on impose à chaque cadre cette cotisation ?

Pour notre part, nous pensons que le prix d'une baguette chez le boulanger est le même que nous soyons Ouvrier, ATAM ou Cadre. S'il y a un financement sur les retraites qui est fait, il doit être fait pour tout le monde. Des talents, il y en a dans toutes les catégories. Donc au lieu de mettre en place des systèmes discriminatoires afin d'attirer les talents, la direction ferait bien mieux de remplir ses usines afin de déjà garder ses talents !!!

Mais nous l'avons bien compris, le transfert de la production dans les pays à bas coûts est devenu la priorité de ceux qui vont empêcher le plus de retraite supplémentaire. Et si ce n'était que cela...

Retrouvez nous sur :

Notre Page Facebook  : <https://www.facebook.com/FO.ALSTOM.LRH>

Notre site Internet  : <http://www.fo-alstom.com>