

Extraits de presse :  
La Voix Du Nord,  
Dimanche 17 avril

## Chez Alstom, malgré la baisse de charge, des augmentations

**PETITE-FORÊT.** Les négociations annuelles obligatoires viennent de se terminer chez Alstom Petite-Forêt. Elles ont eu lieu les 7 et 15 avril. Elles n'ont pas été à la hauteur des espérances de la CGT et de FO, réunis en intersyndicale, mais c'est mieux que dans certaines entreprises où l'augmentation est nulle. Vendredi, durant la deuxième réunion de négociations, les salariés ont débatté pour en quelque sorte mettre la pression sur la direction. « Ce n'est pas satisfaisant mais il y a eu une évolution depuis la première réunion », commente Vincent Jozwiak, délégué FO. Lors de la réunion et dans leurs tracts, les syndicats ont évoqué l'argent distribué aux cadres dirigeants pour exiger que tous les salariés profitent des fruits de l'entreprise.

Les ouvriers, techniciens et administratifs bénéficieront d'une augmentation mensuelle de 35 € (25 € proposés lors de la première réunion). Les ingénieurs et cadres auront droit à 1,1% d'augmentation individuelle. Tous toucheront une prime de 180 €. Elle était de 150 € l'an dernier et n'entrait pas en ligne de compte dans le salaire. C'est aujourd'hui le cas, « et c'est plus intéressant », souligne le délégué FO. Ces augmentations seront applicables au 1<sup>er</sup> avril et non au 1<sup>er</sup> juin comme l'an dernier. Lors de ces NAO, il a bien entendu été question des salaires mais aussi des emplois. La charge d'Alstom n'est plus ce qu'elle était. Elle est assurée jusqu'au premier semestre 2017. Après ? (lire aussi page 14). La sous-charge a donc été abordée. Elle est un sujet d'inquiétude pour les salariés. ■ VÉ. B.



Chez Alstom, les dernières rames de MPO5 ont été livrées en 2015.

## 14 Valenciennes

# Les trente glorieuses du ferroviaire, c'est (définitivement ?) du passé

Le comité stratégique de la filière ferroviaire, aussi appelé le CS2F, s'est réuni le 30 mars à Paris. Les nouvelles ne sont guère rassurantes notamment pour les salariés des deux donneurs d'ordre, Alstom et Bombardier, et leurs sous-traitants, nombreux dans le Valenciennois.

PAR VÉRONIQUE BERTIN  
vbertain@lavoixdunord.fr

**VALENCIENNOIS.** Alain Vidalies, ministre des Transports, et Emmanuel Macron, ministre de l'Économie, d'habitude au rendez-vous, n'ont pas daigné relever de leur présence la dernière réunion du comité stratégique de la filière ferroviaire. Une cinquantaine de personnes y ont participé : des représentants des constructeurs (Alstom et Bombardier), les opérateurs (SNCF et RATP), les partenaires sociaux, les clusters et le pôle d'excellence avec le serpent à deux têtes constitué par I-Trans et Railénum.

Si les ministres avaient été là, ils auraient entendu les inquiétudes. Depuis des semaines, dans le Valenciennois, le syndicat FO tire la sonnette d'alarme. Cette réunion leur a encore donné du grain à moudre. À leur grand dam d'ailleurs. La charge a bien entendu été évoquée. Chez Alstom et Bombardier, le planning est rempli jusqu'au premier semestre 2017. Après ? C'est la question. Les opportunités de commandes ne sont pas légions et elles tardent à sortir. Les Régions, et notamment l'Île-de-France, ont besoin de matériel mais n'ont pas

les budgets à débloquer. L'appel d'offres pour le RER nouvelle génération a été relancé en avril 2015 alors que l'attribution était attendue l'année dernière. Les lauréats ne seront pas connus avant le courant de l'année. Les constructeurs espéraient beaucoup des trains d'équilibre du territoire (TET). Mais, sur ce sujet, le ministre a décidé de lancer un appel d'offres pour du matériel nouveau. Alstom et Bombardier

« Beaucoup de nouveaux projets ne déboucheront sur une activité industrielle qu'à l'horizon 2020-2021. »

étaient pourtant prêts à lancer la production. Ils vont devoir faire face à la concurrence venue d'Allemagne (Siemens) et d'Espagne (CAF). La SNCF pense déjà aux TGV de demain. Une manne pour Alstom mais pour l'heure, rien n'est lancé. « Beaucoup de nouveaux projets ne déboucheront sur une activité industrielle qu'à l'horizon 2020-2021 », constate FO. Un chiffre a fait peur aux syndicats lors de cette réunion : 10 000 emplois industriels seraient en péril dans la filière. ■



Alstom et Bombardier attendent des levées d'option du MIO9, le RER à deux niveaux qui circule sur la ligne A.

## TROIS QUESTIONS À...

### Se grouper et travailler à l'international

Héric Manuset dirige l'Association des industries ferroviaires, forte d'une centaine de membres. Il vient de participer au comité stratégique de la filière. Les nouvelles ne sont pas rassurantes.



Comment faire face à la mauvaise passe du ferroviaire ?

« Nous sommes dans une situation où le marché est mondial. Le marché français est atone. Les levées d'option pour le Francilien ou le MIO9 ne se font pas. Cela pourrait à moyen terme avoir

pour conséquence une perte de 10 000 emplois plus ceux induits. L'urgence numéro un, c'est une décision politique et une levée d'options. Ce constat renforce l'AIF dans sa stratégie de groupements et d'international. »

Quels leviers peut actionner l'AIF ?

« Nous savons ce qu'il faut faire et où il faut aller mais nous n'en avons pas forcément les moyens.

Avec les trois clusters français, Mipyrail (Midi-Pyrénées), Neopolia (Loire-Atlantique) et Mecatim cluster (Bourgogne), nous sommes réunis au sein de Railway business cluster. Nous partageons et capitalisons nos expériences même si sur certains projets nous sommes concurrents. Cela permet de mutualiser les actions et de ne pas doubler. »

L'AIF a toujours été dans l'action...

« Nous ne sommes pas dans l'attente. Depuis 2011, nous disons attention, il faut se diversifier et aller chercher des marchés à l'étranger. Se diversifier, c'est aussi sortir du ferroviaire pour aller vers du naval, de l'aéronautique ou de l'agricole. Les trains de demain ne seront plus construits comme ceux d'aujourd'hui. Il va aussi falloir travailler sur des nouveaux matériaux. Ici au Technopôle, nous sommes voisins du Campus international sur la sécurité et l'intermodalité dans les transports, et nous travaillons avec lui. La diversification, c'est aussi la maintenance. Je souhaite aussi réactiver un comité stratégique régional, un comité de gens pragmatiques qui rendent des comptes. » ■ VÉ. B.

HÉRIC MANUSET,  
DIRECTEUR DE L'AIF

## Alain Bocquet va interpeller Macron

Alain Bocquet connaît bien le monde du ferroviaire. Le député-maire de Saint-Amand a présidé, en 2011, une commission d'enquête parlementaire sur le sujet. Le parlementaire est en contact avec les syndicats. Il a notamment été alerté par FO suite au comité stratégique de la filière ferroviaire du 30 mars. « La consolidation de la filière s'impose plus que jamais », résume-t-il.

Comme les syndicalistes, Alain Bocquet est inquiet « de la stratégie et de la ligne du ministre ». Emmanuel Macron aime bien voir flotter le drapeau des constructeurs français même si ce n'est pas en France. Des constructeurs montent des usines à l'étranger, mais, pour le député, ce n'est pas la bonne solution. « Les pénalités dues à des pièces mal faites, c'est plus de 150 M € pour Alstom », observe-t-il. Alain Bocquet ne sent pas « une volonté forte du gouvernement de pousser cette filière pourtant d'avenir et respectueuse de la planète ».

Au retour des vacances parlementaires, dans deux semaines, il va donc « interpeller le ministre de l'Industrie » en lui posant une question orale à l'Assemblée sur le sujet car il a « l'impression que le gouvernement tourne le dos à l'industrie ». Il compte aussi « prendre une initiative avec les sous-traitants ». ■ VÉ. B.