

INFO OFFRES

2020

Depuis de nombreux mois et lors de quasiment chaque CSE et CE avant juin 2019, les élus **FO** n'ont cessé d'interpeller la direction sur le choix de PIO (lieu de fabrication) que Alstom fait lors des remises d'offres moteurs à nos potentiels clients. Le choix se portant principalement sur le site chinois de XAYEECO. Les offres ne voulant pas dire « contrats signés », mais si elles sont systématiquement proposées en Chine, cela se caractérise par de **la charge perdue** pour la production d'Ornans.

Si tout le monde semble surpris et s'en inquiète aujourd'hui, seul les éternels « pessimistes » de **FO** avaient voté défavorablement en CCE à l'époque, pour la création d'une JV moteurs, et annoncé en avance le scénario que nous subissons aujourd'hui. « *Voyez-la comme une petite sœur* » avait dit la direction à cette époque pas si lointaine. C'est ça la famille ! Une petite sœur qu'il faut aider quand elle a un creux de charge, mais réciproquement, n'y comptez pas. Dans ces moments de creux de charge en partie liés à des soucis industriels sur les autres sites, il aurait été de bon ton de rapatrier la charge à l'isolation, par exemple, sous-traité actuellement à XAYEECO. Ce qui nous aurait en partie permis de passer le creux actuel en conservant les intérimaires (garants d'un savoir-faire). En revanche, on a préféré suspendre la sous-traitance développée avec Sofilec -buisin (sous-traitance française) ... Eux sont les fusibles. Cette situation ne peut-être que dénoncée et déplorée : sans commentaires. C'est ça la solidarité familiale !!! Qu'advient-il lors d'un redémarrage de notre charge ? Les intérimaires sont partis avec leur savoir-faire et n'attendent pas sur Alstom pour un nouveau contrat.

Le bilan **FO** de l'année civile 2020, exposé en CSE de février dernier et joint à au dos parle de lui-même. Le bilan 2021 risque d'être sur la même tendance, malgré un début d'année plus prometteur.

Si certains pays imposent une part de fabrication locale pour conclure un contrat, ce que nous pouvons éventuellement comprendre, la France et l'Europe elles, n'imposent rien. Se réfugiant systématiquement derrière la pression des coûts, la direction Alstom France propose donc en 2020, sans contrainte aucune, la fabrication de 256 moteurs pour la France et 4230 moteurs pour les pays européens, en Chine. Sans compter la fabrication des moteurs de type citadis PMM qui sont quasi constamment proposés en PIO mixte, donc fabrication ORN uniquement des rotors si l'offre est gagnée. Quel sera l'avenir des services tôlerie, chaudronnerie, mécanique, bobinage et imprégnation, si ce procédé viendrait à se généraliser sur les seuls moteurs que nous fabriquons encore ?

Plus inquiétant encore, dans un document remis aux actionnaires, la direction aurait annoncé un objectif avec un pourcentage fort de délocalisation d'activité engineering. Si cette tendance se perpétue, sera-t-il judicieux pour la direction de conserver des sites qui conçoivent peu et ne produisent presque plus ?

Travail parti, travail perdu à jamais. Il n'y a qu'à passer devant la ligne montage TU (ligne modèle en son temps) qui a, il y a quelques années et pendant des années, travaillé en 3X8, pour constater les dégâts de cette politique. Pourquoi le gouvernement français lui, ne fait rien pour protéger son industrie ? C'est la principale question que **les 3 organisations syndicales d'Alstom Ornans** ont fait remonter par courrier au gouvernement, via le sénateur du Doubs le mois dernier.

À la suite d'un point abordé au CSE de septembre sur le plan de relance de l'économie annoncé par le gouvernement, la direction a confirmé que la région BFC va être attribuée pour les sites d'Ornans et du Creusot, **une subvention de 400 000 €** à se partager sur des projets présentés. Que va faire Alstom France de cette économie qui va retourner dans ses caisses ? Va-t-elle s'en servir pour continuer et accélérer des délocalisations dans les pays à bas coût ? L'argent des contribuables français doit-il servir à financer l'industrie chinoise, entre autres ? Et les va et vient des bateaux et avions pour le transport de ces différentes pièces, Alstom ne s'en souciera-t-elle plus de l'environnement ?

Vos représentants FO au CSE: Aimée Schmitt, Bruno Raguin (trésorier), Christophe Boissier (rapporteur CSSCT), Cédric Clervaux (RS), Jean-Luc Blaison (DS), Philippe Gaudot, Steve Bugnet (secrétaire adjoint), Gérard Coulet, Jean-Paul De Almeida (CSSCT), Laetitia Vouillot.

OFFRES MOTEURS 2020		ORNANS	XAYECCO	
janv-20	MING	1700		
	TRAM Tel Aviv	328+392 rotors	328+392 stators	
mars-20	TRAM Jiaying		80	
	Métro SUZHOU		546	
	VHST DB ICE (Allemagne)	32 (+208 rotors)	(208 stators)	
mai-20	Bangkok orange line		296	
	CPTM L 19		480	
	Irish rail		150	
	Tram CASA	(264 rotors)	(264 stators)	
	VAL 208	160		
juin-20	Ecorail EMU	48		
	EMU Roumanie		160	
	Métro Bogota		480	
	EMU Donau (Allemagne)		616	
juil-20	EMU Xtrapolis	40		
	EMU irish rail		104	
	Métro Mexico		360	
août-20	Métro xian L2	24	288	PERDUE
	TRAM Cologne	24	280	
	TRAM TW20	148		
sept-20	EMU Norske-Tog		1200	
	EMU TI Italie		600	
	EMU Danemark		800	
	LOCO Maroc	24		
oct-20	TI EMU Italie		800	
	METROLINX EMU Canada		640	
nov-20	METROLINX LOCO Canada	296		
	FNM H EMU Italie	56		
	TRAM Magdeburg (Allema)	210 rotors	210 stators	PERDUE
	EMU LNVG (Allemagne)		264	
déc-20	FNM CORRADIA stream (Ita)		56	
	TRAM Lyon		256	
	CPTM Sao Paulo		480	
	EMU PP France sud	156		
TOTAL		2676 moteurs + 1402 rotors	8936 moteurs + 1402 stators	

Dont 256 pour la France + 1402 stators, ainsi que 4230 moteurs pour l'Europe + 208 stators Allemagne