



BOMBARDIER CRESPIN FRANCE



Le 21 octobre, la direction canadienne du groupe Bombardier annonçait la suppression de 7500 emplois supplémentaires dans le monde entier, **ce qui portera à 14700 le nombre de victimes du plan de redressement de Bombardier depuis février.**

Ne nous leurrions pas : la France et le site de Crespin, aujourd'hui considéré en « sureffectif » ne seront pas épargnés par ce nouveau plan de licenciement.

Lors du CE exceptionnel du vendredi 21 octobre, la direction, fidèle à sa stratégie, a refusé de dévoiler ses plans. Serons-nous informés de ce plan de licenciement par voie de presse, comme les salariés d'Air France?

Depuis, la direction a largement communiqué sur le gros contrat des rames RER NG, pour la desserte de l'Ile-de-France. (3.5 milliards d'euros)

Bombardier Crespin : le court terme reste inquiétant pour les emplois

Mais regardons les choses en face : les répercussions sur la production de Bombardier Crespin et Alstom Petite Forêt ne se feront pas sentir avant le vrai démarrage, c'est-à-dire en... 2020 au mieux.

Autrement dit, à court terme, ce méga-contrat ne préserve absolument pas les emplois de Bombardier Crespin et d'Alstom Petite Forêt.

Qu'arrivera-t-il pendant ces trois années ? La direction canadienne va-t-elle renoncer à ses plans de licenciements ? Ce serait s'aveugler que d'y croire !

Toute cette communication autour du contrat des RER NG n'a pour le moment qu'un seul objectif : mieux **faire passer la pilule de nouvelles suppressions d'emplois et empêcher la mobilisation des salariés contre ce plan qui risque de toucher des centaines d'entre nous, sans compter les équipementiers sous-traitants - que nous devons associer à nos futures actions.**

Ne nous leurrions pas non plus sur la réunion prévue aujourd'hui mardi 15 novembre à Paris entre les directions SNCF, STIF, RATP, Bombardier et Alstom. Les organisations syndicales y ont été conviées par certains élus pour la forme et ne seront pas associées aux décisions. Encore un simulacre de « dialogue social » où les sujets essentiels seront soigneusement évités.

Une politique de transports publics en accord avec les impératifs écologiques et la pérennisation des emplois.

Parmi ces sujets essentiels, **la politique ferroviaire et de façon plus large celle des transports publics.** Les licenciements et les désastres sociaux du secteur, que ce soit à la SNCF, chez Alstom et bientôt chez Bombardier, la dégradation du service aux usagers, ne sont pas le fruit du hasard. **Elles résultent des stratégies de privatisation, de rigueur et de rentabilité à l'œuvre depuis 1997 et basées sur le court terme. L'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire, prévue pour 2019, ne fera qu'accentuer les inégalités.** Les compagnies vont privilégier les lignes rentables, accentuant les inégalités. Les zones délaissées seront alors desservies par autocar, remettant en question la transition écologique.

Or, c'est sur le long terme que les politiques de transports publics doivent se construire, en tenant compte des **besoins des usagers**, des évolutions technologiques et des **impératifs écologiques, devenus une véritable urgence du point de vue de l'environnement mais aussi de l'emploi.**

C'est la seule voie pour garantir un **service public de transport égalitaire, accessible à tous**, c'est aussi la seule façon de **pérenniser et de développer les emplois dans la filière.**

**Tout cela, nous devons le dire avec force aux dirigeants.
Ne nous laissons pas endormir et restons mobilisés**