

# Alstom : arrêter la grande braderie

Alain Tournebise et Evelyne Ternant

Le 26 septembre dernier était annoncé le projet de rapprochement entre Alstom-transport et Siemens Mobility en vue de la création d'un « champion européen » dans le secteur de la construction ferroviaire. Avec cette nouvelle braderie, c'est un fleuron de l'industrie nationale et le cœur de la filière ferroviaire française qui passerait sous pavillon étranger. Pourquoi une telle précipitation ?

**L**a filière ferroviaire française occupe la 3<sup>e</sup> place mondiale avec un chiffre d'affaires de plus de quatre milliards d'euros dont le tiers réalisé à l'export. Alstom-transport en est, et de loin, le principal acteur.

Alstom n'est plus aujourd'hui qu'une entité dédiée aux transports ferroviaires, résultat du dépeçage subi ces 20 dernières années qui l'a défait successivement des Chantiers navals (Alstom Atlantique devenu STX, cédé d'abord aux Coréens et passé aujourd'hui sous contrôle de l'italien Fincantieri malgré les rodomontades de Macron menaçant les Italiens de « nationalisation »), Alcatel (qui, après la fusion catastrophique avec l'américain Lucent est passé en 2013 sous contrôle de Nokia et qui aujourd'hui licencie), d'Alstom Énergie passé sous contrôle de General Electric depuis 2015, avec la bénédiction de François Hollande et la complicité active de son ministre des Finances Emmanuel Macron.

L'enfer étant pavé de bonnes intentions, les prétextes les plus invraisemblables sont avancés pour justifier cette absorption d'Alstom par Siemens. Ce serait une fusion entre égaux, débouchant sur la création d'un « champion européen », un « Airbus du ferroviaire » nécessaire pour faire face à la concurrence imminente de géants tels que le chinois CRRC.

Examinons ces arguments un par un.

## Une fusion entre égaux ?

En réalité les communiqués des deux groupes révèlent que le montage se réaliserait de la façon suivante :

– Apport en nature par Siemens de son activité « Mobility » et « Rail Traction », c'est-à-dire la construction ferroviaire et la signalisation.

– Ces deux activités seraient acquises par Alstom au moyen d'une émission d'actions réservée à Siemens et d'un montant tel qu'après l'opération Siemens détiendrait 50,63 % du capital total de la nouvelle entité, assortis de bons de souscription d'actions supplémentaires jusqu'à 2 %.

Le groupe Siemens détiendra donc en fait, à terme, près de 53 % du capital de la nouvelle entité. Le conseil d'administration serait dominé par Siemens,

qui pourra désigner six membres sur onze, dont le président. Comme le groupe allemand est magnanime, en « contrepartie », le directeur général d'Alstom sera le patron de la future société qui sera cotée en France. Le siège mondial du groupe resterait en région parisienne ainsi que la direction de l'activité matériel roulant. Mais l'activité « Signalisation », la plus profitable, resterait en Allemagne. On le voit, on est donc loin d'une fusion entre égaux. Sans déboursier un euro de cash, Siemens pourra mettre la main sur la trésorerie d'Alstom (2Md€), sur son carnet de commande (37Md€), sur ses brevets, son savoir-faire, etc.

Pour faire accepter cette braderie aux actionnaires d'Alstom, les deux groupes envisagent de les arroser copieusement. D'abord en leur versant dès la fusion une prime de contrôle de 4 € par action, soit environ 900M€ entièrement prélevés sur la trésorerie d'Alstom. Et, ultérieurement, en leur offrant un dividende exceptionnel d'un montant équivalent, financé toujours par prélèvement sur les actifs d'Alstom, grâce à la vente de ses coentreprises énergétiques avec General Electric.

Le premier bénéficiaire de cette manne sera Bouygues, premier actionnaire d'Alstom. Rappelons que c'est N. Sarkozy en 2006 qui, pour limiter la participation d'État, a fait rentrer son ami Bouygues dans le capital. Ce dernier avait pour ambition de mettre la main sur la filière nucléaire, en commençant par Alstom et en finissant par Areva, qui se portait bien à l'époque. Bouygues a mis 2 milliards dans Alstom, pour 20 % du capital. Il en détient aujourd'hui 28,3 %. L'affaire s'est révélée particulièrement juteuse, puisque le décompte des sommes récupérées ou à récupérer par Bouygues avec cette participation dans le capital d'Alstom fait apparaître :

- 377 millions de dividendes courants entre 2006 et 2016 ;
  - 1 milliard de dividendes extraordinaires en février 2016 pour la vente d'Alstom énergie à GE ;
  - au moins 495 millions en 2018-2019 de dividendes extraordinaires (8 € par action) pour l'absorption par Siemens.
- Soit 1 milliard 872 millions de dividendes en 10 ans, pour un investissement de 2 milliards !!

## Un « Airbus du ferroviaire » face à l'ogre chinois ?

Le montage financier, la gouvernance envisagée montrent qu'on est loin, très loin d'un « Airbus du ferroviaire ».

Alstom et le gouvernement invoquent la concurrence croissante du Chinois CRRC. Fruit d'une fusion imposée par l'État chinois, le numéro un mondial du ferroviaire, CRRC, change les règles en affichant des prix de 20 à 30 % inférieurs à ceux de ses concurrents. Par exemple le 11 mai 2017, le géant chinois a enlevé un contrat de 24 trains à deux étages pour des liaisons régionales à Montréal. CRRC a battu Bombardier, qui jouait pourtant à domicile, en proposant de fournir les trains pour 69 millions de dollars canadiens (47,4 millions), alors que le contrat de Réseau de transport métropolitain avait prévu un budget de 103 millions de dollars canadiens (70,8 millions d'euros). Comment une telle performance est-elle possible ? C'est tout simple, « CRRC n'a pas besoin d'être rentable », explique Agatha Kratz, chercheuse associée au Conseil européen des relations internationales, interrogée par le journal *Le Monde*. Le groupe touche énormément de subventions de la part du gouvernement. » Comment dès lors lutter à armes égales face à un tel mastodonte, riche de quelque 190 000 employés et crédité d'un chiffre d'affaires de 28 milliards d'euros en 2016 ?

Si elle est réelle, la concurrence de CRRC est encore très limitée en Europe, CRRC privilégiant le marché nord américain, et elle n'est pas exempte de difficultés. CRRC est capable de faire des offres de prix de 20 à 30 % inférieures à celles de ses concurrents, au moyen de technologies moins performantes et avec des problèmes de qualité. Reste que s'il veut rester

une tête de pont et « poursuivre sur cette lancée, CRRC va devoir élever ses exigences de qualité. Un récent rapport de l'administration chargée de la supervision du rail chinois a épinglé plusieurs de ses filiales. Les trains de Changchun Railway Vehicles par exemple supportent mal le froid. Les dirigeants de CSR Zhuzhou Electric Locomotive, eux, n'ont pas tiré les leçons d'accidents passés et négligé certaines normes », écrit *Les Échos*.

D'ailleurs M. Poupert-Lafarge, PDG d'Alstom, affirmait lui-même dans une interview à *France Inter* : « Nous n'allons pas faire de la concurrence à CRRC sur le prix, nous allons faire de la concurrence à CRRC grâce à notre innovation. Et c'est en cela que l'addition des experts de Siemens et d'Alstom [...] est absolument indispensable, pour pouvoir apporter sur le marché de la technologie innovante. » Mais, comment le croire, quand, dans le même temps, Alstom-Siemens annonce que la fusion entraînera près de 150 M€ annuels d'économie sur les dépenses de R & D et dilapide près de 2 milliards d'euros de dividendes exceptionnels aux actionnaires, soit l'équivalent de huit années du budget de R & D d'Alstom !

## Un projet lourd de menaces

Les processus de fusion acquisition sont toujours un moyen de dégager des « synergies », c'est-à-dire des économies le plus souvent réalisées sur les doubles emplois que font apparaître ces opérations. L'absorption d'Alstom par Siemens n'échappe pas à la règle, les deux groupes ont chiffré à 470 M€ les économies réalisées annuellement du fait de la fusion. Un tiers dans les approvisionnements, un tiers dans les services généraux et un tiers dans la recherche et développement.



Par la fusion avec Siemens, deux produits entrent en concurrence directe : le TGV et le train allemand ICE, alors que la SNCF, *via* sa filiale commune avec la Deutsche Bank, achète déjà des locomotives en Allemagne.

En termes d'emploi, pour les sites français, notamment de Franche-Comté, l'état des lieux actuel n'est pas rassurant.

Le site de Belfort, dont Alstom voulait se débarrasser en 2016, et sauvé temporairement grâce à la mobilisation et la proximité des élections, n'est nullement pérennisé car le plan de sauvetage peine à se réaliser :

- Parmi les 21 TGV annoncés, 6 pour l'Italie ne sont toujours pas actés.
- La commande de 20 locomotives de manœuvre se fait au compte-gouttes.
- Sur les 350 RER de la région parisienne, 71 seulement sont des commandes fermes, dont les effets ne se feront pas sentir avant 2 ans.
- L'appel d'offre sur 120 nouveaux TET (Trains d'équilibre du territoire) n'a pas encore rendu son verdict.
- Le TGV du futur est toujours dans les cartons, sans le moindre signe d'impulsion.

La situation est encore plus inquiétante à Ornans. Il y a actuellement un transfert d'activités (usinage, chaudronnerie) vers la Chine et le reste de l'Asie. Un cabinet spécialisé est présent sur le site pour inciter les salariés au départ. La direction veut réduire la voilure et faire d'Ornans un site de conception de prototypes et de premières séries, soit 80 à 100 personnes, contre 387 aujourd'hui.

Seul le site alsacien de Reichshoffen, qui a reçu la commande des 30 TET du plan de sauvetage, est épargné. Ce qui semble confirmer que la direction d'Alstom n'a pas abandonné le projet d'y concentrer les activités de l'Est de la France.

Par ailleurs, Alstom fait travailler, avec ses 12 sites, plusieurs centaines de sous-traitants. Le nombre d'emplois total est estimé à 32 800 salariés, sous-traitants inclus. Il est donc légitime de s'interroger sur la préservation de nos savoir-faire.

Enfin, les sites français d'Alstom ne sont pas les seuls à être menacés. Quel avenir pour le site allemand de Salzgitter, en Basse Saxe, qui est le plus grand site industriel d'Alstom au niveau mondial avec 2 500 salariés, alors que Siemens emploie déjà 6 500 salariés Outre-Rhin dans la même activité. À noter que le site de Salzgitter produit les prototypes de trains à hydrogène Coradia, dans lesquels Alstom a pris une avance notable sur ses concurrents.

Les effets induits du projet de fusion Siemens-Alstom se font aussi sentir sur les sites de production français de Bombardier, le concurrent canadien de Siemens et d'Alstom. Il y a une accélération d'un mouvement qui était déjà en cours de déplacement du centre de gravité des activités ferroviaires vers l'Allemagne, pour des produits fabriqués et conçus en France : métros à pneus, automatiques et trains. Les journaux économiques allemands évoquent déjà un deuxième round de négociation pour une alliance de Siemens-Alstom avec Bombardier.

Alstom perdrait définitivement toute activité dans l'énergie puisque se verrait obligé de se retirer des coentreprises créées lors de l'absorption de la branche énergie par GE :

- Deux coentreprises à 50/50 : l'une dans les réseaux intelligents et l'autre dans les énergies renouvelables et les réseaux hydrauliques. Quand on voit ce qui se passe avec Hydro à Grenoble, on peut s'inquiéter de ce que sera la stratégie de GE lorsqu'il aura les mains libres.

- Une troisième coentreprise formée dans les turbines vapeur (nucléaire) dans laquelle l'État dispose d'une *golden share* et d'un droit de veto du fait de son caractère stratégique : que va-t-elle devenir ?

Enfin, rien n'est clairement acté sur le devenir du savoir-faire d'Alstom et notamment des brevets qu'il détient, en particulier dans le nucléaire.

### Complicité du gouvernement

Face à un projet aussi inquiétant pour l'industrie, le savoir-faire et l'emploi en France, on aurait pu attendre du gouvernement français, fût-il de droite, qu'il recherche – a minima – les moyens d'intervenir sur le processus de fusion. Et le gouvernement d'Emmanuel Macron avait en main des atouts décisifs.

En effet, lors de la fusion précédente d'Alstom Energy avec GE, A. Montebourg avait obtenu de Bouygues le prêt de la plus grande partie des actions (et des droits de votes attachés) détenues par celui-ci, soit 20 % sur les 28 % de capital détenu par le groupe. Une option d'achat était associée à ce prêt (soit 20 % dès 2016 au prix de 35 €, soit 15 % en octobre 2017 au prix du marché).

Le ministre de l'Économie et des Finances, M. Le Maire, a renoncé à 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 parfaitement fallacieux, car en rachetant les actions détenues par Bouygues, l'État serait devenu le premier actionnaire d'Alstom avant son absorption par Siemens, ce qui lui aurait permis de réexaminer les décisions, et de peser vraiment sur les choix stratégiques ultérieurs d'un éventuel nouvel ensemble.

Pour justifier cette démission, M. Le Maire avait prétendu 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. En fait, c'est le porte parole du gouvernement, C. Castaner, qui a avoué dans sa réponse aux parlementaires qui l'interpellaient, notamment P. Laurent, que le retrait de l'État du capital d'Alstom était une condition posée par les Allemands!!!

Mais pourquoi une telle précipitation ? Rien, ni dans la situation économique et financière d'Alstom, ni dans la prétendue imminence d'une concurrence industrielle chinoise, ne justifie qu'une décision soit prise dès maintenant, sans le moindre débat

démocratique, sans que ni les élus, ni les collectivités concernées, ni les salariés ne soient consultés en amont de cette décision. La situation financière d'Alstom Transport est saine, avec un endettement faible et une trésorerie de près de 2 Md€. Son carnet de commandes est plein pour cinq ans, pour un montant de 37 Md€, supérieur à celui de Siemens Mobility!!! Quant à la concurrence du chinois CRRC, elle est tout juste émergente.

La réalité, c'est que l'industrie française n'est, aux yeux d'Emmanuel Macron, qu'une carte dans un vaste poker menteur européen visant à renégocier la place que l'Allemagne est disposée à laisser à la France au sein de l'Union européenne. Et Macron a fait ses choix, dans lesquels le ferroviaire ne rentre pas. La relecture de son programme électoral est édifiante: «l'enjeu n'est plus de construire partout des autoroutes, des aéroports et des lignes de TGV. C'est, grâce à notre Plan d'investissement, de moderniser les réseaux existants et de développer de nouveaux services pour que tous les territoires soient raccordés efficacement... En contrepartie, il espère obtenir des Allemands leur neutralité dans les secteurs qu'il souhaite privilégier, et notamment l'armement, dont il a fait un des piliers de sa refondation de l'Europe.

### Élaborer un projet alternatif

Dans cette affaire, face à la complaisance des dirigeants d'Alstom (plus préoccupés de leur propre avenir que de l'intérêt du groupe), à l'avidité des actionnaires (plus intéressés par les dividendes exceptionnels qu'ils vont engranger) et de la désertion du gouvernement Macron, les salariés ne pourront compter que sur eux-mêmes et sur leurs organisations.

Ainsi, dès septembre, les députés communistes par la voix de Fabien Roussel ont demandé la création d'une commission d'enquête parlementaire. Dans sa lettre adressée au Premier ministre en octobre, Pierre Laurent demande 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.»

Une coopération entre grands industriels européens, voire mondiaux, du ferroviaire est nécessaire, non pas pour réduire les coûts et s'engager dans un dumping social et une concurrence effrénée, mais 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.

Les besoins des populations sont considérables, en France comme en Europe. En Europe, par exemple, seuls huit pays de l'Union européenne sur 27 disposent de lignes à grande vitesse. Développer les services publics de transport par rail en Europe, ce serait non seulement mieux satisfaire les besoins de transport des populations, mais ce serait aussi assurer un débouché durable à Alstom et à toute l'industrie européenne de construction de matériel ferroviaire.

Mais la logique du marché intérieur entièrement fondé sur le dogme de la concurrence entre groupes industriels et celui de la réduction de la dépense publique ne peut y aboutir. Il y manque un cadre

juridique adéquat, une volonté politique de développement des services publics et des moyens de financements adaptés à ce développement.

Un véritable plan de développement européen des transports ferroviaires doit être élaboré, par les instances européennes, en y associant toutes les parties prenantes, consommateurs, salariés, citoyens, élus, etc. C'est sur la base d'un tel plan que pourront être définis des objectifs de politique industrielle du secteur et les coopérations nécessaires pour les atteindre dans les meilleures conditions d'efficacité. Et il faut en finir avec ce dogme consistant à prétendre que, pour pouvoir coopérer efficacement, il faudrait fusionner. La création de coentreprises à parité ou de Groupements d'intérêt économique (GIE) le permettent bien mieux ; elle n'implique 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 se réfère le gouvernement mais dont le projet de fusion absorption envisagé est très éloigné.

Le deuxième dogme avec lequel il faut en finir, c'est celui de l'austérité budgétaire. Les investissements en infrastructures et matériel de transport sont, dans tous les États membres, essentiellement de la responsabilité des pouvoirs publics, États ou collectivités territoriales. Il faut donc leur permettre de disposer des moyens financiers nécessaires. C'est pourquoi ce plan pourrait être financé, comme nous le proposons, par un fonds de développement des services publics européens alimenté par la création monétaire de la BCE, aujourd'hui dilapidée dans la spéculation financière.

Enfin, le marché européen est ouvert à tous vents et les industriels européens se heurtent à des opérateurs mondiaux avec lesquels la compétition est inégale (soutien de l'État, *dumping*, marché intérieur...), Une mesure telle qu'un *Buy European Act* permettrait de réserver l'accès aux marchés publics européens aux entreprises qui localisent au moins une part importante de leur production en Europe. La mesure est déjà en vigueur aux États-Unis, en Chine, au Japon ou en Afrique du Sud.

Faute d'une telle volonté politique de développement et de coopération, et sans remise en cause du dogme de la concurrence et de la réduction de la dépense publique, la demande de services ferroviaires ne pourra que se contracter et même un groupe comme Siemens ne sera pas de taille à préserver l'existence d'une industrie allemande du ferroviaire. ■■■