

La fusion-absorption d'Alstom par Siemens est refusée. Et Maintenant ?

Déclaration de l'Appel:

« Alstom ne doit pas être bradé - Construire une alternative industrielle, écologique, sociale et efficace »¹

Après l'annonce du projet de fusion-absorption d'Alstom par Siemens en septembre 2017, de nombreuses initiatives se sont développées pour s'opposer à ce bradage. En janvier 2018 se réunissait au CESE, à l'initiative de F. Boccarda, l'Appel « Alstom ne doit pas être bradé — Construire une alternative industrielle, écologique, sociale et efficace »¹. La commission d'enquête parlementaire mise en place à l'instigation de Fabien Roussel et présidée par le Républicain Olivier Marleix rendait son rapport en avril 2018. Rapport accablant notamment sur la cession de la branche « énergie » d'Alstom qui a conduit O. Marleix à saisir le procureur pour des soupçons de corruption visant Emmanuel Macron, alors ministre de l'Économie. Enfin, en février 2019, la Commission européenne interdisait la fusion en soulignant que « La concentration aurait créé le leader incontesté du marché sur certains marchés de la signalisation et un acteur dominant dans le secteur des trains à très grande vitesse. Elle aurait réduit de manière significative la concurrence dans ces deux domaines, restreignant ainsi le choix des clients, notamment les opérateurs ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, en matière de fournisseurs et de produits. »

Au passage, la Commission donnait raison à notre argumentation en balayant le prétexte de la concurrence chinoise avancée par les tenants de la fusion: « l'enquête de la Commission a confirmé que les fournisseurs chinois ne sont pas présents dans l'EEE aujourd'hui, qu'ils n'ont à ce jour même pas tenté de participer à des appels d'offres et que, par conséquent, ils ne deviendront pas des fournisseurs crédibles pour les gestionnaires d'infrastructure européens avant très longtemps ». À cette occasion, les participants à l'appel de janvier 2018 se sont à nouveau réunis en février 2019 pour échanger sur les suites à donner aux luttes et adopter le texte suivant.

*La Commission européenne vient de confirmer son refus de la fusion des groupes Siemens et Alstom. **Nous sommes soulagés par cette décision, même si ses motivations ne sont pas de même nature que celles qui ont suscité notre opposition au projet. C'est une étape. Elle permet d'envisager l'avenir tout autrement ! Mais beaucoup reste à faire : le développement d'Alstom pour répondre aux défis, mutualiser les coûts et ouvrir le dossier d'une véritable coopération industrielle écologique et sociale en Europe, mobiliser les banques. Les pouvoirs publics ont une lourde responsabilité en ce sens, dans un secteur où, en outre, les commandes publiques et subventions sont importantes. La question n'est pas de changer les règles pour autoriser les monopoles, elle est de mutualiser les coûts de façon coopérative et de mutualiser l'élaboration des solutions industrielles, avec les services publics de transports, dans une démocratie nouvelle, quitte à faire évoluer les règles en Europe pour permettre cela. De toute urgence, le débat doit s'ouvrir sur trois points :***

– L'utilisation par Alstom des 2,6 Md€ de la vente de ses coentreprises dans l'énergie : c'est une question d'intérêt général !

*– La scandaleuse perte de maîtrise dans l'énergie par la cession à l'américain General Electric des coentreprises de **production hydroélectrique, des réseaux intelligents et de maintenance du nucléaire, c'est une atteinte aux intérêts fondamentaux de la Nation.***

– Ouvrir démocratiquement le dossier d'une véritable coopération industrielle écologique et sociale en Europe, avec la mise en place de GIE, structure (s) égalitaire (s) non coûteuse (s) en capital financier.

Cette décision confirme ce que nous disions depuis l'annonce de ce projet. Il ne s'agit nullement de la création d'un « champion européen » mais de l'absorption d'Alstom par Siemens, d'une concentration capitaliste visant à la constitution d'un quasi-monopole de droit privé sous contrôle et au bénéfice

de Siemens et de ses actionnaires. Et il s'agit de permettre à Bouygues de se dégager d'Alstom tout en touchant une grosse plus-value. La concurrence du chinois CRRC est un prétexte largement fallacieux.

Si cette décision de la Commission met un coup d'arrêt à ce projet, nous considérons toutefois que ses motivations ne répondent en aucun cas aux défis économiques, sociaux et écologiques des transports en Europe. Le démantèlement de nombreuses activités des deux groupes que les directions des deux entreprises auraient dû proposer en réponse à la Commission au nom de la concurrence auraient conduit à casser la cohérence et les synergies du secteur. La Commission n'est pas seulement en charge de la concurrence. Elle a aussi en responsabilité de veiller à un développement harmonieux des transports en Europe, où de nombreux États sont dramatiquement sous-équipés. Elle a aussi pour responsabilité de veiller à atteindre les objectifs de la COP 21.

Une réponse aux besoins de mobilité en Europe, le développement industriel et de l'emploi ne peuvent pas passer par la concurrence entre des entreprises morcelées et affaiblies, ni par la création de monopoles privés trop capables d'imposer aux opérateurs publics de transport leurs conditions de prix et de service. Elle ne peut pas non plus passer par des entreprises ayant pour objectif la rentabilité financière de ses actionnaires.

Au couple concurrence-monopole, nous répondons mutualisation-démocratie. Aux marchés financiers, avec leurs actionnaires avides de rentabilité, nous répondons mobilisation des banques, jusqu'à la BCE, et appui public. À l'obsession de la baisse des dépenses, nous répondons mutualisation des coûts.

Il faut un véritable plan de développement industriel, à commencer par celui d'Alstom, les compétences de ses salariés et des investissements pour développer ses sites en France et en Europe. Alstom dispose de 2,6 Md€ engrangés pour réaliser cette absorption : ils doivent servir au développement d'Alstom et non être versés aux actionnaires. L'État ne doit pas laisser faire !

Il faut un appui au développement des transports publics en Europe, adossés à des financements privilégiés du secteur bancaire jusqu'à la BCE. Il faut une politique européenne industrielle, démocratique, au service du développement équilibré de chacun des pays, avec pour objectifs l'écologie et l'emploi – sécurisé, développé et bien rémunéré. Au lieu d'une politique européenne de la concurrence comme dogme de politique industrielle et d'une finance d'appui à la prédation financière.

Cette politique industrielle passe par un appui à une coopération des industriels européens entre égaux pour répondre aux appels d'offre au meilleur coût, pour développer la recherche, pour engager des projets de développement communs. Des solutions sont possibles sous forme de GIE (groupement d'intérêt économique), par exemple, pour des projets de coopération, sans nécessiter une dépense en capital financier et avec une structure réellement égalitaire, comme cela existe entre Safran et General Electric pour le moteur CFM, ou comme ce fut le cas à la création d'Airbus. Ce type de coopération européenne ne bradant pas les atouts industriels nationaux mais les renforçant permet de développer, au contraire, des co-productions avec des partenaires du monde entier.

Par ailleurs, pour financer le dividende exceptionnel prévu à la fusion, Alstom a procédé à la vente, dans la plus grande opacité, à General Electric de ses participations dans les trois coentreprises de la branche énergie : Hydro, Grid et GEAST. Cette opération gravissime a conduit à transférer à *General Electric*, entreprise de droit américain, le savoir-faire français dans trois domaines stratégiques : les turbines hydrauliques, les réseaux intelligents et les turbines de la filière nucléaire. Ce dernier abandon affaiblit considérablement notre maîtrise industrielle énergétique. Désormais, c'est *General Electric*, qui sera en charge de la maintenance du parc nucléaire français et de près de la moitié des centrales nucléaires dans le monde. On imagine assez bien quelle arme dans la main des États-Unis cela constitue dans la guerre commerciale qu'ils livrent à l'ensemble du monde. Dans cet affaiblissement considérable de notre indépendance nationale, la responsabilité juridique de l'exécutif est clairement engagée. La clarté doit être faite sur cette opération. Nous lançons un appel solennel à celles et ceux qui sont attachés à l'indépendance stratégique du pays par rapport aux États-Unis à se mobiliser pour une reprise en main publique du secteur. ■■■

1. Associant « salariés et syndicalistes d'Alstom, usagers et citoyens, intellectuels, salariés de la filière (industrie, services, transports, tels RATP, SNCF, traminots), des banques, élus territoriaux et nationaux.