

Les détails du projet

Alstom, n'est plus qu'une entité dédiée aux transports ferroviaires au chiffre d'affaires de 7,3 Milliards d'euros, soit 10% du groupe Siemens. résultat du dépeçage subi ces 20 dernières années qui l'a défait successivement des Chantiers Navals (STX aujourd'hui sous contrôle de l'italien Fincantieri), d'Alcatel (devenu d'abord Alcatel Lucent en 2006 et maintenant sous contrôle de Nokia qui continue à licencier malgré les engagements auprès de l'Etat français), d'Alstom Energy sous contrôle de General Electric depuis 2015, Le futur ensemble européen pèserait 61,2 milliards d'euros de commandes, 15,3 milliards de chiffre d'affaires, 1,2 milliards de bénéfice d'exploitation, 8% de marge

Le montage juridique: une fusion entre égaux?

Le montage se réaliserait de la façon suivante:

- Apport en nature par Siemens de l'activité "Mobility" et Rail Traction c-a-d la construction ferroviaire et la signalisation, valorisée à
- Acquis par émissions d'actions d'Alstom
- Après deal: Siemens 50.63% + bon de souscription d'action supplémentaire jusqu'à 2%

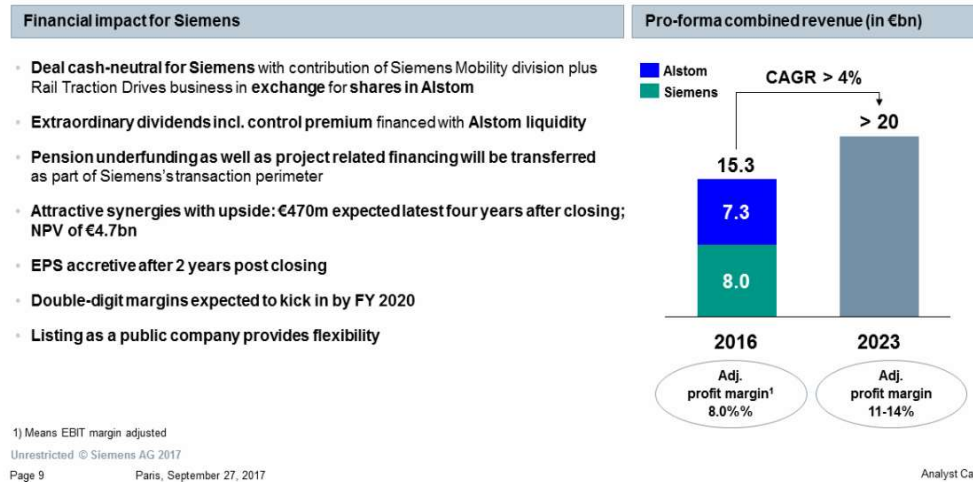
Le conseil d'administration serait dominé par Siemens, qui pourra désigner six membres sur onze, dont le président. En "contrepartie", le siège mondial du groupe resterait en région parisienne ainsi que la direction de l'activité matériel roulant (justement la moins lucrative... tandis que l'activité signalisation resterait localisée en Allemagne). Selon la volonté de Siemens, le directeur général d'Alstom sera le patron de la future société, qui sera cotée en France. Mais, de son côté, l'actuel dirigeant de Siemens Mobility assumera "une responsabilité importante", sans qu'elle soit encore précisée.

Le montage financier: neutre (gratuit) pour Siemens, lourd pour Alstom, juteux pour les actionnaires

L'opération donnerait lieu à des versements considérables aux actionnaires d'Alstom

- Prime de contrôle 900M€ payés **sur la trésorerie d'Alstom** dès la fusion
- Dividende exceptionnel versé ultérieurement de 900 M€ payé par Alstom grâce à la vente de ses participations dans les coentreprises avec GE

Merger goals are sustainable and attractive in the long term



Le double jeu de l'Etat

Il faut rappeler que 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 détenues, soit 20% sur les 28% de capital détenu par Bouygues. 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)

En renonçant à exercer auprès de Bouygues les options dont il dispose jusqu'au 17 octobre 2017 pour conforter sa présence au capital d'Alstom, l'Etat se prive de plusieurs centaines de millions d'euros de recettes potentielles, selon les estimations de l'AGEFI détaillées dans le tableau.

L'exercice de ces options serait évidemment pénalisant dans un premier temps pour les finances publiques. La première, qui expire le 5 octobre, coûterait 1,5 milliard d'euros. Elle donne droit à 20% du capital, payé 35 euros par action Alstom. La deuxième, ouverte entre les 6 et 17 octobre, permet d'acquérir 15% du capital d'Alstom auprès de Bouygues, à une moyenne du cours de Bourse sur les deux derniers mois décotée de 2%, soit 880 millions d'euros total.

Mais, une fois actionnaire, en plus de disposer d'un droit de regard puissant sur l'avancement de la fusion et les engagements sociaux, l'Etat pourrait, qu'il soit détenteur de 15% ou de 20% du capital d'Alstom, percevoir des dividendes ce qui réduirait le coût de l'acquisition des actions auprès de Bouygues ou bien réinjecter ces dividendes dans l'économie réelle.

En fait, tout se passe comme si le gouvernement privilégiait les intérêts de Bouygues en lui permettant de faire une juteuse opération. Rappelons que c'est Nicolas 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%. Voici le décompte des

sommes récupérées ou à récupérer par Bouygues avec cette participation dans le capital d'Alstom:

- 377 millions de dividendes courants entre 2006 et 2016,

- 1 milliard en février 2016 pour la vente d'Alstom énergie à GE,

- au moins 495 millions en 2018 de dividendes extraordinaires (8€ par action) pour le retrait des co-entreprises Alstom-GE.

Cela fait 1 milliard 872 millions de dividendes en 10 ans, pour un investissement de 2 milliards.

Les arguments avancés

Le champion européen et «l'Airbus du ferroviaire»

C'est d'autant moins le cas pour ce qui concerne l'opération en cause qu'elle n'est pas une alliance entre égaux, on l'a vu plus haut et « n'est européenne que dans ses naïves intentions françaises. Sa réalité, elle, est allemande » comme le relève l'AGEFI du 2 octobre 2017.

L'utilisation abusive de l'image d'Airbus, reprise maintenant à chaque opération de ce type pour la justifier, est une supercherie car rien n'est comparable avec une construction coopérative venant des Etats assurant une répartition équilibrée des charges, de la R&D et des emplois visant au maintien et au développement des sires existants.

La concurrence

Alstom et le gouvernement invoquent la concurrence croissante du Chinois CRRC. Fruit d'une fusion imposée par l'Etat 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. Un 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, elle 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, mais avec des technologies moins performantes et des problèmes de qualité. "...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 Echos.

Il n'y a donc aucune urgence à réaliser cette fusion dans la précipitation.

La R&D

Poupar-Lafarge , PDG d'Alstom, avance également la nécessité de développer les efforts de Recherche et Développement.

"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", a-t-il déclaré à France Inter. "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 dans le même temps Alstom dilapide près de 2 milliards d'euros en dividendes exceptionnels, soit l'équivalent de huit années du budget de R&D d'Alstom. Par ailleurs, le projet de fusion ferait apparaître 450 Millions d'Euros annuels de « synergies » (lisez d' « économies ») dont un tiers dans la R&D !!!

Impacts prévisibles

Sur l'emploi

En septembre 2016 la direction d'Alstom a annoncé son intention de transférer toutes les activités de l'usine de Belfort vers celle de Reichshoffen, faisant peser une menace sur 450 emplois directs et 1 200 emplois indirects dans la ville

Avec 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.

Il y a une avance allemande dans la signalisation ferroviaire de pointe et dans l'automatisation, qui sont les activités très rentables, en croissance plus forte que la production de trains. Cela permet à Siemens Mobility d'afficher une marge opérationnelle supérieure de 3 points à celle d'Alstom : 8,7% en 2016 contre 5,8%. A noter que certains cadres d'Alstom préconisaient un rapprochement avec Thalès pour combler le retard d'Alstom dans la signalisation, ce qui aurait été plus rassurant sur l'avenir des sites français.

Les effets induits du projet de fusion Siemens-Alstom se font déjà sentir sur les sites de production français de Bombardier. 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.

Pour les sites 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 goutte.
- 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'Equilibre 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.

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 2500 salariés, alors que Siemens emploie déjà 6500 salariés outre-Rhin dans la même activité. ? A noter que le site de Salzgitter produit les prototypes de trains à hydrogène Coradia, dans lesquels Alstom a pris une avance notoire sur ses concurrents.

Sur les centres de décision

On a vu que le deal prévoyait le maintien du siège en France, mais aucune garantie à moyen terme n'est apportée par le MOU (Memorandum Of Understanding)

Sur la branche énergie (co-entreprises)

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 hydraulique. Quand on voit ce qui se passe avec Hydrau 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'Etat dispose d'une golden share et d'un droit de veto du fait de son caractère stratégique: que va-t-elle devenir ?

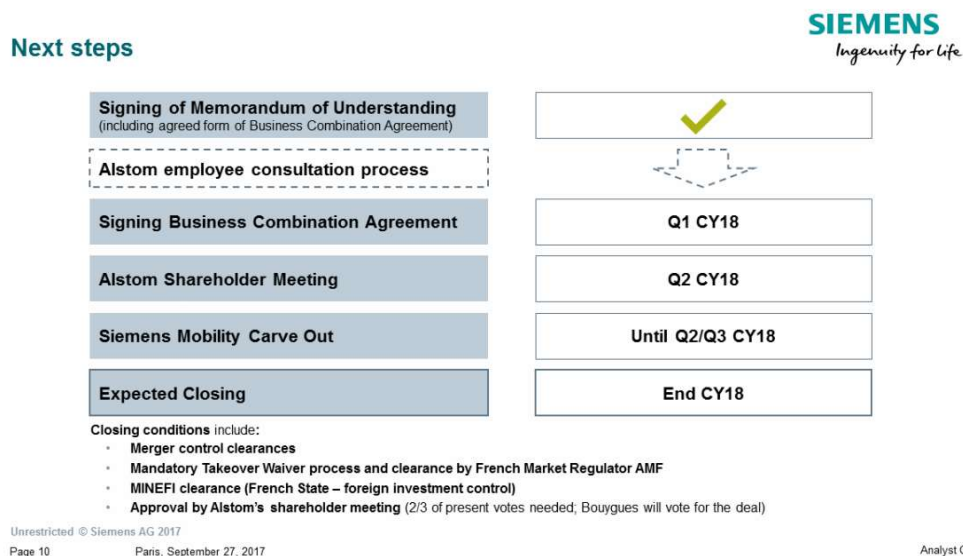
Le savoir faire et les brevets

Sujet à creuser

Les sous-traitants

Alstom fait travailler, avec ses 12 sites, plusieurs centaines d'entreprises de sous-traitances soit un emploi total estimé à 32 800 salariés, sous-traitants inclus. Il est donc légitime de s'interroger la préservation de nos savoir-faire.

Le calendrier



Les réactions politiques

A l'exception des godillots de La République en Marche, l'ensemble des organisations politiques ont dénoncé la braderie que constitue ce projet, mais aucuns ne sont porteurs de propositions alternatives pour développer de réelles coopérations européennes entre égaux et de propositions de développement et de financement des services publics de transport en France et en Europe

Les questions soulevées par ce bradage

Un certain nombre de questions mises en évidence par ce nouveau bradage ont depuis longtemps fait l'objet de propositions de notre part qui restent d'actualité:

Le coût du capital

Cet aspect a déjà été longuement évoqué le poids des dividendes qui constituent un prélèvement insupportable sur les ressources de l'entreprise ; -près de cinq milliards d'€ en moins de 3 ans !!!- entre la fusion avec GE et celle-ci avec Siemens.

Il faut aussi rappeler le coût de la dette de la SNCF qui l'empêche de développer ses infrastructures comme son matériel roulant. Un allègement des frais financiers du système ferroviaire doit être engagé, par une renégociation de la dette bancaire. Actuellement, les seuls frais financiers de la dette du système ferroviaire étouffent son développement s'élèvent à près de 3 milliards d'euros (2,9 milliard d'après les comptes des transports), soit 1/3 de la masse salariale ou 30% des investissements.

L'insuffisance de la recherche

Un véritable plan de R&D ambitieux et d'investissement branché sur le transport ferroviaire de l'avenir doit être élaboré, concernant non seulement les trains et locomotives, la

signalisation et les systèmes, la maintenance, mais aussi les différents modes de transport (fret, voyageurs, TGV, Inter-urbain, métro, tramway, ...).

L'austérité budgétaire qui étrangle les collectivités locales et donc les services publics qui constituent un débouché essentiel pour les industries d'équipement et , dans le cas qui nous intéresse , pour le ferroviaire. C'est vrai en France, on l'a vu a l'occasion de la tentative de fermeture de Belfort que la direction d'Alstom justifiait par l'effondrement des commandes de matériel et que le gouvernement Valls a tenté de résoudre par une anticipations de commandes de rames TGV

L'absence de stratégie industrielle ambitieuse de l'Etat

Un grand plan de développement des infrastructures ferroviaire doit être élaboré, notamment concernant le fret en lien avec la nouvelle répartition géographique de la production française et mondiale de marchandises. Il doit s'articuler avec un plan européen urgemment nécessaire et la BCE doit contribuer à le financer pour tous les pays de l'UE , avec une partie des 80 Md€ qu'elle crée chaque mois.

L'absence de démocratie dans les choix industriels, qu'il s'agisse des capacités d'intervention des salariés, de leurs représentants, des élus ou de celle des citoyens est de plus en plus préoccupante.

D'autres méritent d'être creusées:

1. La stratégie industrielle de l'Etat avec Macron. Bien qu'elle ne fasse pas l'objet d'une doctrine explicite, il est important de tenter de la décrypter pour anticiper les luttes qui seront nécessaires pour en parer les mauvais coups. On peut en repérer les principales tendances en recoupant programme électoral, discours européen et premières actions concrètes. Si je voulais la résumer en quelques traits (mais ça mérite discussion et approfondissement) : une politique sectorielle de soutien limitées à trois secteurs essentiels : numérique, transition écologique (plan d'investissement de 50Md)et ...militaire. Pour le reste, un soutien à l'investissement privé non différencié (CICE, ISF) intégration européenne totale de l'industrie traditionnelle notamment dans un schéma franco-allemand car Macron a intégré que , après 40 ans de désindustrialisation, l'industrie française n'est plus de taille à résister à l'industrie allemande . Pour préciser un peu, cette politique se traduit par
2. Le recentrage sur la transition numérique et la transition écologique par un soutien ciblé d'investissement public et d'aides à la recherche et des commandes publiques (câblage HD, numérisation de l'administration). Parce qu'il s'agit à la fois de secteur difficilement délocalisable et dans lesquels les Allemands ne semblent pas avoir d'avantage décisif
3. La cession annoncée des participations d'Etat pour financer ce plan d'investissement de 50 Mds: EDF, RTE, ENGIE, GRT mais aussi AP,SNCF, PSA, Orange La Poste etc. Il faut s'attendre à ce que ces cessions se fassent souvent au bénéfice d'acteurs allemands, car elles seront un élément de la négociation permanente avec l'Allemagne qui va caractériser la politique européenne de Macron.
4. Une attention toute particulière accordée à l'industrie de l'armement que Macron voit sans doute comme une nécessité pour lui pour garder le leadership (au moins a parité

avec les allemands) dans la construction de l' Europe de la Défense dont il a fait un des axes de sa "refondation" de l'Europe

Pour le reste, Un désengagement de l'Etat des industries considérées comme non stratégique pour notre pays liées aux grandes infrastructures de transport "*Car 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* " mais aussi de l'énergie (marché unique) et sans doute aussi des télécom. et plus globalement, l'acceptation d'une intégration européenne sous contrôle allemand de toutes les industries traditionnelles considérées comme non stratégiques

La dimension européenne prise par les enjeux industriels.

Aujourd'hui et notamment depuis Maastricht les questions industrielles ont pris une dimension européenne incontournable.

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. Ce pourrait être l'objet d'un véritable plan de développement européen des transports ferroviaires, 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. Comment élaborer ce plan démocratiquement ? Comment le financer ? Quelle action politique par exemple au sein du PGE mener pour qu'une telle proposition prenne corps.

Les coût de recherche, de développement, d'infrastructure sont de plus en plus importants et nécessitent des coopérations, des alliances pour en partager les coûts et les résultats. Comment faire pour que ces alliances se fassent entre égaux et sous contrôle public. Qu'est-ce qu'un contrôle public européen?

Le marché européen est ouvert à tout vent et les industriels européens se heurtent à des opérateurs mondiaux avec lesquels la compétition est inégale (soutien de l'Etat, dumping, marché intérieur...), et avec lesquels les possibilités de coopération semblent illusoires. Faut-il soutenir une forme de protectionnisme européen "Buy European act" ?