De la FUSION ALSTOM-SIEMENS à ALSTOM- BOMBARDIER ?

jeudi 20 février 2020, par Etudiants Prépa HEC1

A lire sur la fusion éventuelle entre Alstom et Bombardier

- Alstom-Bombardier : dans l'attente du feu vert de l'autorité européenne de la concurrence. Le Monde du 18 février 2020. J.M. Bezat https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/02/18/alstom-bombardier-dans-l-attente-du-feu-vert-de-l-autorite-europeenne-de-la-concurrence_6029948_3234.html

- CRRC ou le cauchemar ferroviaire chinois d'Alstom et Siemens. Le Monde du 6 février 2019. F. Lemaître https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/02/06/crrc-ou-le-cauchemar-chinois-des-deux-industriels-du-ferroviaire_5420014_3234.html

FUSION ALSTOM-SIEMENS : PETIT RAPPEL HISTORIQUE

Alstom est un fleuron industriel français qui repose sur deux piliers : le transport et l'énergie. En 2014, la branche énergie d'Alstom (représentant 70 % de son activité) est vendue à General Electric, pour « relancer l'entreprise ». La fusion des activités ferroviaires d'Alstom et de Siemens est prévue pour fin 2018.

La firme, née en 1928 de la fusion de Thomson-Houston, s'associe avec une partie de la SACM, créant sa filiale CGE en 1965. Elle gagne progressivement en importance (Chantiers de l'Atlantique en 1976), avant d'être nationalisée en 1982. Elle fusionne en 1989 avec la branche GEC Power System du groupe britannique General Electric Company, donnant ainsi naissance à la coentreprise franco-britannique « GEC Alsthom ». Mais en 1998, les deux maisons mères sont séparées. GEC se concentre sur l'électronique de défense, Alcatel Alsthom se focalise sur les transports et se rebaptise Alcatel. L'entreprise née de la fusion devient indépendante sous le nom d'Alstom. Elle se spécialise notamment dans le domaine de l'énergie électrique (rachat de Cegelec). Par la suite, elle connaît des difficultés la conduisant à vendre les Chantiers de l'Atlantique en 2006.

Alstom pris dans le jeu des intérêts américains et allemands. Des gagnants et perdants encore incertains

L'offre de rachat du secteur énergie par General Electric pour un montant de 13 milliards de dollars, témoigne d'une certaine façon de l'attractivité des entreprises françaises dans l'économie mondiale. Les premières négociations se font entre les deux PDG (Patrick Kron et Jeffrey Immelt), sans concertation avec le gouvernement français. Mais Arnaud de Montebourg, alors Ministre de l'Economie et du Redressement Productif, bloque la vente tout en cherchant une alternative. Il met en place un patriotisme économique à l'image de la démarche de Nicolas Sarkozy en 2004 qui avait sauvé Alstom grâce aux fonds publics. Qu'est ce qui peut garantir que le géant américain n'est pas un prédateur notamment pour les emplois ? Une idée pour contourner le problème serait celle d'un partenariat avec Mitsubishi. Siemens s'emparerait ainsi des turbines à gaz et Mitsubishi du reste. Les deux accepteraient un interventionnisme étatique, qui permettrait d'autre part de préserver l'identité et le pouvoir de décision de la société française.

Cette seconde offre dépasse de deux milliards d'euros celle de General Electric. Pourtant, c'est ce dernier qui finit par l'emporter et la reprend dès 2015. Comment expliquer ce revirement ? Quels en sont les avantages pour l'État ? Une enquête a été ouverte en 2014 par le Département de Justice américain. Elle accuse Alstom de corruption en Indonésie. La vente à Siemens serait une opportunité pour les États-Unis d'augmenter l'amende, étant donné que cette dernière a déjà été épinglée par la justice américaine. On rappelle que General Electric est présent depuis longtemps en France en tant qu'investisseur (ex : à Belfort, une usine GE et une usine Alstom se côtoient).

L'État français finit par racheter les actions de Bouygues, devenant le principal actionnaire d'Alstom (environ 20 %). **François Hollande raisonnait politiquement** : il avait peur d'apparaître comme le fossoyeur d'Alstom, alors que N. Sarkozy en avait été le sauveur. Pour assurer la pérennité de l'entreprise, il signe un accord de vente avec General Electric. En 2004, l'État français avait déjà dû voler au secours d'Alstom avec une recapitalisation de plus de 2 milliards d'euros. Mais ce nouveau départ pour Alstom et la sortie du tunnel avaient été de courte durée. Dés 2008, entraînée dans la crise économique mondiale, la filière énergie d'Alstom tombe en grande difficulté.

L'Airbus du rail en échec, Siemens en pôle position, l'UE en embuscade

Dans le secteur du transport, des évolutions sont également à noter. En mai 2017, l'entreprise passe des contrats avec l'Allemagne (150 millions d'euros) et avec le Canada (335 millions d'euros). La SNCF « fait le choix d'Alstom » pour le « TGV du futur ». La fusion des activités ferroviaires de Siemens-Alstom prévue pour fin 2018 pourrait en faire le nouveau numéro deux mondial. Elle vise donc d'abord à une alliance économique, permettant notamment aux entreprises de contrer le géant chinois CRRC et le canadien Bombardier. Elle a permis à l'entreprise de se recentrer sur les activités de transport, d'améliorer les équipements urbains, tout en favorisant la SNCF qui reste le premier client d'Alstom. Mais le but en est aussi politique, puisque le TGV deviendra dans un premier temps franco-allemand. Après quatre ans, Siemens pourra monter à 52 % du capital. Le siège de « Siemens-Alstom » sera en région parisienne. L'actuel PDG Henri Poupart-Lafarge restera à sa tête, mais la France n'y siégera pas. L'entreprise bavaroise doit apporter ses activités transport à la nouvelle

entité pour en devenir l'actionnaire majoritaire.

Siemens sera donc le vrai patron, les rêves de créer quelque chose comme un Airbus du rail semblent déjà bien loin. L'État français a précisé qu'il n'entrerait pas au capital de la nouvelle société, tandis que le siège social de Siemens (Munich) sera le vrai centre de décision. Six des onze représentants du Conseil d'administration seront désignés par Siemens, contre quatre pour Alstom. Se présentant comme une fusion entre égaux, il semble bien qu'il s'agisse plutôt d'un rachat par Siemens, du secteur transport d'Alstom sans même débourser un euro. En échange, le gouvernement français a obtenu certaines garanties, pour préserver les sites de production et les 9 000 emplois du territoire. Cette fusion suscite malgré tout des craintes chez les employés d'Alstom. Comme pour « toute fusion », il existe de nombreux doublons entre les activités des deux groupes. Ils produisent des TGV, des trains régionaux, des métros, des tramways, des signalisations pour le trafic ferroviaire... Une étude réalisée en 2012 avait estimé à 2500 le nombre d'emplois potentiellement détruits si une fusion avait lieu.

La Commission Européenne est également impliquée dans l'affaire. Bernard Devert, responsable de l'industrie à la CGT déclarait : « nous avons plaidé pour un GIE, sur le modèle d'Airbus, et je crois que nous avons été entendus. Alstom et Siemens peuvent avoir un projet industriel commun sans perdre leur autonomie respective ». Margrethe Vestager (Commissaire européenne à la concurrence) a ouvert en juillet dernier une enquête approfondie pour savoir si le projet de rachat n'allait pas priver les compagnies de chemins de fer européennes d'une offre diversifiée, entraînant le risque d'un monopole de marché. Le 23 octobre, la Commission européenne a averti les deux sociétés que leur projet de création d'un champion franco-allemand nuira à la concurrence. Les deux groupes doivent répondre aux inquiétudes de la Commission. Selon Mme Vestager, la justification de fusion par la menace du groupe chinois, n'est pas légitime. Elle ne voit pas déferler cette menace dans un avenir prévisible. La Commission peut mettre son veto au rachat et doit se prononcer début 2019.

De surcroît, les bons résultats d'Alstom pour l'année 2017-2018, interrogent le bien-fondé de la fusion. Le bénéfice net de l'entreprise a progressé de 64 %, le chiffre d'affaires est en hausse de 9 %, les ventes de matériel roulant de 9 % (livraison de trains régionaux en Algérie, trains de banlieue en ADS). De nouvelles commandes sont déjà engagées (rames de métro du Grand Paris, systèmes de signalisation en Norvège...). Compte tenue des spécificités du marché, certains économistes comme Marc Ivaldi considèrent que la fusion annoncée des activités ferroviaires d'Alstom et de Siemens ne créera ni les avantages concurrentiels ni les baisses de prix promises. Certes les économies d'échelle ont permis à Airbus de prendre une longueur d'avance dans le ciel face à Boeing, mais des différences essentielles entre les deux secteurs peuvent remettre en question le bien-fondé de cette décision. Si l'aérien a été le détonateur de la mondialisation (ouverture du ciel américain par Jimmy Carter en 1978), le rail reste encore aujourd'hui l'apanage de monopoles publics, souvent intégrés. Ils restent encore très localisés sur les territoires.

L'Etat français a récemment réaffirmé son soutien à ce projet de fusion ***au nom de la construction de géants industriels européens*** *pour lutter contre les deux grandes économies mondiales : Etats-Unis et Chine. Deux pays qui ne s'embarrassent point d'une Autorité de la Concurrence aussi scrupuleuse que celle de l'U.E. Un scénario renouvelé de l'interdiction du mariage Legrand-Schneider ?*

Camille Barriere, Eva Olejniczak, Lucie Buclon, Prépa HEC décembre 2018. Relu par P.L