

## Alstom : Décryptage



C'est fait, ce vendredi 20 juin 2014, l'État Français a fait connaître sa position. Comme l'avait pressenti Intermodalite.com le 15 Mai 2014, l'État est acculé à investir dans Alstom pour montrer qu'il existe. Cet investissement de l'État se traduit par le rachat des parts que détenait le groupe Bouygues dans Alstom d'où il souhaitait se désengager car cette participation ne semble plus correspondre à ses orientations de fond.

En première analyse, plus que la remise en cause de l'offre de Général Electric sur Alstom, l'État permet une sortie de Bouygues alors que rien ne le permettait dans la situation initiale et que cette sortie ne concernait pas GE mais bien seulement l'actionnariat d'Alstom.

Du point de vue simplement des capitaux engagés, Bouygues améliore sa lisibilité et s'écarte d'un risque potentiel car Alstom recentré sur le ferroviaire n'offrait aucune garantie à long terme si l'État ne consolide pas son niveau de commandes publiques et surtout s'il ne persiste pas dans son acceptation du niveau de prix des trains offerts par Alstom qui n'a pas encore fait l'effort de productivité et de recherche qu'impose le marché ferroviaire.

Pour un ferroviaire compétitif, il est nécessaire se s'aligner sur les constructeurs émergeant et en particulier l'Asie. Siemens et Général Electric ont bien compris que la lutte serait inégale et c'est pour cela qu'en contrepartie de leur offre d'achat ou de partenariat sur les volets énergie d'Alstom, tous deux offraient de donner à Alstom leur département ferroviaire.

Du point de vue de la communication, l'effort de l'État est porté officiellement sur le groupe Alstom, présenté comme une priorité stratégique Nationale :

La communication présente le montage final comme une coentreprise avec participation de l'État qui semblerait permettre à cette alliance d'associés : État plus Alstom, d'être décisionnaire au conseil d'administration d'Alstom. Cette coentreprise spécifique française dans le nucléaire et la vapeur sera constituée autour d'Alstom qui en comptant les parts de l'État trouverait une stabilité d'associés permettant de représenter maintenue 50% pour la filaire nucléaire, la vapeur ainsi que toutes les activités de la transition énergétique. Cette alliance à 50% est bloquante car elle ne dégage pas de majorité. C'est donc par l'arrivée de l'État CLIENT aux commandes d'Alstom, que l'État assure la solidité et la pérennité de cette alliance. Cette affirmation du ministre dévoile que l'État sera non seulement contraint de trouver environs deux milliards d'euros pour remplacer Bouygues sortant mais devra assurer la charge du carnet de commande à des prix permettant le soutien d'Alstom. C'est bien ce seul point qui permettra en France de peser sur la gestion sans majorité des filières concernées. La lettre d'intention serait en train d'être examinée par Jeffrey R. Immelt et la direction de GE. Pour justifier cette décision, Arnaud Montebourg a mis en avant la volonté de «garantir notre indépendance énergétique et maintenir les centres de décision en France». Les conditions fixées à GE «dures mais nécessaires» relèvent, elles, selon le Ministre, de «la vigilance patriotique». Alstom fournit à EDF, encore aux ordres de l'État, les turbines à vapeur pour les réacteurs de ses centrales nucléaires.

Du point de vue de la stratégie industrielle, Siemens se retrouve confronté à une consolidation de son concurrent Américain : Général Electric dans son cœur de métier profitable. Si Siemens comprend la décision d'État de la France, il a toutefois posé sur la table un indice lourd : Un partenariat naissant avec le japonais Mitsubishi Heavy Industries (MHI). Cette nouvelle donne montre que Siemens a bien compris l'obligation qu'il a de se renforcer dans le secteur de l'Énergie. MHI lui en donne l'opportunité et va placer Siemens et MHI à un niveau leur permettant d'être une alternative à GE.

Le secteur ferroviaire quant à lui va se voir largement consolidé car MHI dispose du savoir faire, de la reconnaissance et d'une productivité inégalée en Europe et aux États Unis avec une qualité de ses produits exemplaire et très loin des produits Alstom en fiabilité. Alstom serait donc en train de perdre la bataille dans le domaine ferroviaire. L'intervention de l'État n'aura pas tordu le marché avec succès en faveur d'Alstom, tout au plus, il est parvenu à dégager Bouygues d'un mauvais pas en le remplaçant par le contribuable.