

Jean-Michel Quatrepoint : «La vente d'Alstom était un scandale écrit d'avance»



- Crédits photo : JACQUES DEMARTHON/AFP

Vox Economie (<http://premium.lefigaro.fr/vox/economie>) | Par Alexandre Devecchio (#figp-author)

Mis à jour le 28/09/2017 à 17h31

FIGAROVOX/ENTRETIEN - Pour Jean-Michel Quatrepoint, la vente d'une partie d'Alstom à Siemens était écrite. Un empire industriel a été détruit en quelques années, faute de volontarisme politique. Selon lui, les promesse d' «alliance entre égaux» ne seront pas tenues.

Jean-Michel Quatrepoint est journaliste économiste. il a travaillé entre autres au Monde, à la Tribune et au Nouvel Economiste. Il a écrit de nombreux ouvrages, dont «La crise globale» en 2008 qui annonçait la crise financière à venir. Son dernier livre, «Alstom, scandale d'Etat» a été publié en septembre 2015.



- Crédits photo : fayard

FIGAROVOX.- Après la vente des activités énergie d'Alstom à General Electric, vous aviez dénoncé cette opération, en 2015, [dans nos colonnes](http://www.lefigaro.fr/vox/economie/2015/01/05/31007-20150105ARTFIG00339-vente-d-alstom-les-dessous-des-cartes-par-jean-michel-quatrepoint.php) (<http://www.lefigaro.fr/vox/economie/2015/01/05/31007-20150105ARTFIG00339-vente-d-alstom-les-dessous-des-cartes-par-jean-michel-quatrepoint.php>), puis à travers un livre, *Alstom, un scandale d'Etat*. La fusion d'aujourd'hui entre les activités ferroviaires d'Alstom et celle de Siemens était-elle écrite?

Jean-Michel QUATREPOINT.- Elle l'était. Dès le mois de mars 2015, le patron de Siemens déclarait que «dans le domaine du transport, une consolidation entre entreprises européennes reste encore possible».

À partir de ces propos, j'écrivais dans «Alstom, scandale d'État»: «dans un an, dans cinq ans, c'est inéluctable, Alstom Transport devra acheter ou se faire racheter. Siemens sera peut-être de la partie. Alstom n'ayant pas les moyens financiers, même avec le cash reçu de GE, de procéder à une grande acquisition, il lui en faudra passer par une alliance qui ressemblera fort à une vente. La boucle sera bouclée.»

Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que sur ces marchés mondiaux, seuls les conglomérats ont pu, et peuvent s'en sortir. Il faut avoir plusieurs activités, afin d'optimiser les réseaux commerciaux, la gestion financière, les relations avec les donneurs d'ordre. En se démantelant peu à peu, Alcatel Alstom était condamnée, un jour ou l'autre, à disparaître.

Dans les années 90, Alcatel Alstom était un leader mondial, un conglomérat, un empire patiemment construit en quelques décennies. Un conglomérat, un empire patiemment détruit en moins de vingt ans.

Dans les années 90, Alcatel Alstom était un leader mondial dans les Télécoms, les câbles, l'ingénierie (Cegelec), l'énergie, le ferroviaire et les chantiers navals avec les Chantiers de l'Atlantique. Un conglomérat, un empire patiemment construit en quelques décennies. Un conglomérat, un empire patiemment détruit en moins de vingt ans.

Mais on nous annonce un mariage entre égaux dans le ferroviaire, et aussi entre STX et Fincantieri, et l'État se félicite de ces opérations...

C'est à chaque fois, la même comédie de communication. Alliance entre égaux, maintien de l'emploi et des centres de décision, création d'un champion européen, d'un Airbus du ferroviaire, du naval, etc.

Si ce discours stéréotypé, ces éléments de langage ont pu convaincre hier, aujourd'hui cela devient plus difficile. Chat échaudé craint l'eau froide! Car les promesses - je pense à celles autour d'Alcatel faites par Lucent, puis par Nokia ; à celles de General Electric ; à celles, dans un autre domaine, de Holcim dans la fusion avec Lafarge - ne sont généralement jamais tenues.

Là aussi, c'est de la communication pour faire passer la pilule et pour permettre à celui qui se vend, et au gouvernement français, de ne pas perdre la face.

Cependant l'État avait pris 20 % dans Alstom Transport, pour veiller justement à ce que cet accord avec GE dans les co-entreprises soit équilibré?

Encore une fois, ce n'était qu'un habillage médiatique. Pour éviter de faire perdre la face à Arnaud Montebourg. Bercy était contre. L'État n'a d'ailleurs pas acheté les 20 % dans Alstom, mais loué les titres à Bouygues qui détient 30 %, avec une option d'achat qui expire le 17 octobre 2017, au prix de 35 euros l'action. Mais l'État n'a plus d'argent, ou plutôt le gouvernement et surtout Bercy ne veulent en aucun cas déboursier 3 milliards d'euros pour être minoritaire.

Il n'y a pas de fusion entre égaux. Il y en a toujours un qui rachète et un qui est racheté. Il y en a toujours un qui dirige, impose sa vision stratégique, et l'autre, minoritaire, qui doit plier.

Bref, l'option ne sera pas levée, Bouygues va garder ses 30 %, le temps d'encaisser le produit de la vente des participations d'Alstom dans les co-entreprises avec GE. Cette opération va se faire d'ici à octobre 2018 et les actionnaires toucheront 8 euros par action.

Ensuite, selon toute vraisemblance, la fusion avec Siemens sera l'occasion pour Bouygues de sortir définitivement d'Alstom, avec même une plus-value et de tirer un trait sur une aventure d'une douzaine d'années.

Il n'y a pas de fusion entre égaux. Il y en a toujours un qui rachète et un qui est racheté. Il y en a toujours un qui dirige, impose sa vision stratégique, et l'autre, minoritaire, qui doit plier. On a essayé de nous faire croire, pendant quelques mois que les co-entreprises créées entre GE et Alstom étaient à 50/50, c'était un mensonge. En réalité, General Electric a tous les pouvoirs et les exerce.

Ainsi, le groupe américain taille allégrement dans la filiale hydraulique (GE Hydro). Cette activité, où le français était un leader mondial ne l'intéresse pas. Ce qui l'intéressait dans Alstom Énergie, c'était les turbines à gaz qu'il a récupérées tout de suite à 100 % et le portefeuille de brevets logé en Suisse. Lui aussi, récupéré en totalité. Et le Grid (les réseaux intelligents). Les autres activités, y compris celles dans le nucléaire, l'intéressaient moins.

Ces grands groupes, à travers ces accords, cherchent à éliminer un concurrent, à accroître leurs parts de marché, à récupérer des brevets et les innovations.

C'est parce que Patrick Kron et son conseil d'administration, soumis à la pression des autorités judiciaires américaines pour des affaires de corruption, ont voulu se débarrasser de l'ensemble Énergie que GE a fait une offre globale. Mais maintenant, il va

tailler et ne garder que ce qui l'intéresse et ce qui est, à ses yeux, rentable. C'est sa logique, qui n'est pas forcément celle des intérêts français. Il en ira de même, demain, dans le ferroviaire.

Ces grands groupes, à travers ces accords, cherchent à éliminer un concurrent, à accroître leurs parts de marché, à récupérer des brevets et les innovations (celui du train hydrogène d'Alstom est prometteur). Enfin, il faut, bien évidemment, rentabiliser l'investissement et faire en sorte que le taux de retour du capital soit le plus rapide possible. C'est la même chose pour Fincantieri.

N'y avait-il pas déjà longtemps que les Chantiers de l'Atlantique avaient été vendus à un étranger, à un Coréen?

Oui, c'est Patrick Kron et son directeur financier de l'époque, Philippe Jaffré, qui les avaient vendus à des investisseurs norvégiens, estimant qu'il n'y avait plus d'avenir pour des chantiers navals tournés vers des navires de croisière. Les équipes des Chantiers de l'Atlantique avaient alors réussi à préserver leur savoir-faire, leurs brevets, face aux Norvégiens.

Du coup, ceux-ci ont revendu au coréen STX. Ce fut la chance de Saint-Nazaire, car les Coréens étaient des actionnaires lointains et le marché de la croisière ne les intéressait pas particulièrement. Ils ont laissé les équipes de Saint-Nazaire remonter la pente et permis aux ex-Chantiers de l'Atlantique de redevenir un grand des chantiers navals. Mais Fincantieri ne sera pas un actionnaire dormant comme les Coréens.

On voit bien le danger qui guette Saint-Nazaire. Fincantieri prend le contrôle d'un concurrent pour une bouchée de pain, récupère son savoir-faire, et à terme «deale» tranquillement avec les Chinois.

Fincantieri est soumis à la pression de son principal client, le groupe américain Carnival (il possède notamment Costa), qui règne sur la moitié du marché mondial de la croisière. Carnival a poussé Fincantieri à conclure un accord avec les chantiers navals chinois. Avec un objectif: s'ouvrir le marché chinois des croisières.

On voit bien le danger qui guette Saint-Nazaire. Fincantieri prend le contrôle d'un concurrent pour une bouchée de pain, récupère son savoir-faire et, à terme, une fois le carnet de commandes de Saint-Nazaire épuisé, les Italiens pourront «dealer»

tranquillement avec les Chinois.

Durant la campagne présidentielle, Emmanuel Macron a été accusé d'avoir bradé Alstom Énergie. Qu'en pensez-vous? Quel rôle a-t-il joué?

Il n'était pas décisionnaire sur ce dossier, mais en tant que secrétaire général adjoint, il l'a suivi au jour le jour. Au début, il était plutôt favorable à une solution alternative avec Siemens. Mais il a vite évalué les rapports de force.

Il a compris que François Hollande et la technostructure étaient favorables à la proposition américaine. Le lobbying de GE, la pression et la menace des autorités judiciaires américaines sur Alstom, la volonté de Patrick Kron, de son conseil et de ses actionnaires de vendre à l'Américain l'ont conduit à se rallier à cette solution et à s'opposer finalement à Arnaud Montebourg. Il est vrai que c'est lui qui a signé et approuvé définitivement les accords, en novembre 2014, mais il s'agissait des documents paraphés en juin par Alstom, GE et Arnaud Montebourg au nom du gouvernement français.

Aujourd'hui, Emmanuel Macron est cette fois pleinement responsable. Tout se passe comme si son projet européen, sa vision d'une Europe fédérale l'emportaient sur tout le reste.

Aujourd'hui, il est cette fois pleinement responsable. Tout se passe comme si son projet européen, sa vision d'une Europe fédérale l'emportaient sur tout le reste. En fait, il multiplie les gestes de bonne volonté à l'égard de nos principaux partenaires, afin d'obtenir leur soutien à ses projets européens.

Siemens a été maltraité sur le dossier d'Alstom Énergie, on lui donne donc Alstom Transport. En espérant qu'Angela Merkel, très à l'écoute des milieux industriels, appréciera le geste. Les Italiens jouent un rôle important dans les projets européens d'Emmanuel Macron, aussi, après avoir brandi la nationalisation de STX, on leur donne, à terme, le contrôle de Saint-Nazaire.

Le président de la République semble préférer les start-up aux usines, est-ce, selon vous, un modèle réaliste?

Non, il faut les deux. Il faut des usines, modernisées, robotisées, utiliser le numérique partout où cela est nécessaire. Bref, il faut s'adapter aux nouvelles technologies. Mais si on veut rester un grand pays, il faut aussi produire des biens d'équipement et de consommation, maîtriser des savoir-faire, ne serait-ce que pour offrir des emplois de qualité.

On ne peut pas vivre avec un déficit commercial et des comptes courants structurels. Les Américains le peuvent, parce qu'ils ont le dollar, qu'ils maîtrisent leur monnaie et sont encore la puissance dominante. Nous ne pouvons pas nous le permettre, sauf à accepter de basculer en seconde, voire même en troisième division. Quand on abandonne des entreprises comme Pechiney, Alcatel Alstom, Technip..., ce sont à terme des centaines de sous-traitants qui sont touchés.

C'est tout un tissu industriel qui irriguait nos territoires qui disparaît peu à peu. Un savoir-faire qui s'évanouit. Et il faut des années, pour ne pas dire des décennies, pour les reconstruire.

C'est tout un tissu industriel qui irriguait nos territoires qui disparaît peu à peu. Un savoir-faire qui s'évanouit. Et il faut des années, pour ne pas dire des décennies, pour les reconstruire. C'est très bien de développer des start-up, de favoriser des micro-Silicon Valley, mais ce n'est pas suffisant.

D'autant que ces start-up, dès qu'elles émergent, ont tendance à se vendre aux géants du numérique ou aux fonds d'investissement. Si notre tissu industriel s'est délité, c'est aussi parce que nous n'avons pas su, pas pu, pas voulu investir dans nos industries au sens large.

Or, dans la guerre économique mondiale, on ne peut pas prétendre lutter à armes égales si l'on n'a pas un actionariat relativement stable, prêt à investir sur le long terme et à épauler les choix stratégiques nécessaires. C'est là tout le drame de notre industrie. Surtout, si on la compare à ses voisins allemands, voire même transalpins.

Mais il existe pourtant un capitalisme français dynamique?

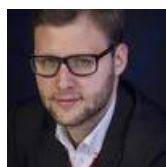
Oui, mais il s'est développé dans d'autres secteurs que l'industrie. Dans la grande distribution, par exemple. Pour le meilleur, mais aussi pour le pire. On constate aujourd'hui les ravages de la prolifération des hypers: importations privilégiées,

destruction des centres villes, destruction des petits producteurs locaux et des petits commerces...

Tant que nous n'aurons pas compris que la création de richesses, d'emplois qualifiés passe par une industrie modernisée, compétitive, nous n'inverserons pas les courbes de nos déficits commerciaux.

Dans le luxe, bien sûr, qui reste un de nos fleurons. Et dans la finance, où se sont recyclées une bonne partie de nos élites économiques comme politiques. Il est vrai que l'on gagne mieux sa vie en étant manager de fonds d'investissement ou senior advisor dans des banques d'affaires, surtout anglo-saxonnes, qu'à la tête d'entreprises industrielles.

Tant que nous n'aurons pas collectivement compris que la création de richesses, d'emplois qualifiés passe aussi et surtout par une industrie modernisée, compétitive, avec des actionnaires de long terme, nous n'inverserons pas les courbes de nos déficits commerciaux. Nous ne réduirons pas, de façon significative, notre dette.



[\(<http://plus.lefigaro.fr/page/alexandredevecchio>\)](http://plus.lefigaro.fr/page/alexandredevecchio)

Alexandre Devecchio (<http://plus.lefigaro.fr/page/alexandredevecchio>)

[Suivre \(<http://plus.lefigaro.fr/fpservice/follow/membre/81325031242245596367369127435013/2540921>\)](http://plus.lefigaro.fr/fpservice/follow/membre/81325031242245596367369127435013/2540921)

Journaliste au Figaro et responsable du FigaroVox. Me suivre sur Twitter : @

[\(\[https://twitter.com/Alex_devecch\]\(https://twitter.com/Alex_devecch\)\)](https://twitter.com/Alex_devecch)AlexDevecchio
