

ALSTOM : Offre de rachat de Général Electric ?

Epreuve de vérité pour Alstom qui ne peut être soutenu par l'Etat exsangue, autant qu'il ne le fût par le passé. Les développements de produits Alstom se sont peu à peu décalés des silhouettes techniques et des prix de marché du ferroviaire mondial. Les commandes gonflées en particulier par la SNCF et les collectivités ne suffisent plus au niveau national à compenser le manque de réussite commerciale d'Alstom sur le marché international. Malgré des commandes généreuses et massives de TGV d'ancienne génération (Duplex rebaptisés Euro duplex), livrables jusqu'en 2020, la France seule ne peut compenser le manque de réussite à l'exportation qui n'a pas encore permis d'amortir les chaînes de production. Ces TGV conçus en fin des années 80 seront à maintenir en exploitation jusqu'en 2050 ou 2060 pour les derniers livrés. Ces matériels d'une autre époque et toujours en cours de livraison et sont affublés de primes de vétustés significatives pour compenser l'utilisation de composants désuets. C'est ainsi que s'achève un soutien artificiel de la SNCF et des collectivités à un constructeur qui a défaut des matériels véhicule de l'image. Sans secours possible, Alstom est devenu vulnérable et devient « O.P.able » pour ses secteurs porteurs dont l'énergie.

Le ferroviaire peu performant serait écarté par l'offre de Général Electric semble souhaiter racheter ce constructeur pour renforcer ses divisions. Une telle situation confirme qu'Alstom dispose de compétences d'avenir intéressantes mais pas dans le ferroviaire. Les majors du secteur que sont Siemens ou Bombardier pourraient par opportunité soutenir l'offensive.

Les marchés attentifs aux rumeurs de rachat d'Alstom

Le Figaro 24/04/2014

General Electric serait prêt à déboursier plus de 9,4 milliards d'euros (13 milliards de dollars) pour acheter Alstom, un des derniers fleurons de l'industrie française, lourdement pénalisé par la chute des marchés de l'énergie en Europe.

Selon l'agence Bloomberg, GE aurait déjà approché le gouvernement français. En offrant plus de 9,4 milliards d'euros, le plus grand groupe industriel américain est ainsi prêt à payer 25 % de plus que la valeur boursière d'Alstom. Les deux groupes pourraient annoncer cet accord « dès la semaine prochaine », selon des personnes proches du dossier citées par Bloomberg.

D'après « Le Figaro » ce rapprochement opérerait en fait « exclusivement sur les activités énergie » d'Alstom, qui représentent « 70 % » du chiffre d'affaires du groupe, et non sur sa branche transport — celle qui fabrique les TGV.

Alstom a réagi, « en réponse à certaines spéculations récemment relayées dans la presse économique », en affirmant ne pas être « informé d'aucun projet d'offre publique visant son capital »

« Le groupe revoit en permanence ses options stratégiques sur ses différents métiers. Alstom a prévu de communiquer le 7 mai ses résultats annuels et de faire, à cette occasion, un point sur les perspectives de ses différentes activités. »

Preuve que ces rumeurs sont prises au sérieux, l'action d'Alstom s'envolait à Paris, bondissant de 13,87 % dès l'ouverture. Le gouvernement, par la voix du premier ministre Manuel Valls, n'a pas souhaité commenter cette « rumeur », mais a dit suivre « le dossier avec attention ».

BOUYGUES MUET

Toujours selon Bloomberg, l'opération aurait reçu « le soutien » du groupe Bouygues, devenu l'actionnaire de référence d'Alstom après avoir racheté la part détenue par l'Etat en 2006. Bouygues, qui détient 29,4 % d'Alstom, a déjà indiqué qu'il allait déprécier lourdement la valeur de cette participation dans son bilan. Bouygues n'a pas commenté ces informations, se contentant de renvoyer au communiqué d'Alstom.

Les comptes du groupe de BTP en 2013 ont ainsi été affectés par une dépréciation de 1,4 milliard d'euros, qui a ramené à 3,1 milliards la valeur des titres Alstom dans les livres de Bouygues.

En novembre, Patrick Kron, PDG d'Alstom, avait annoncé la suppression de 1 300 emplois en Europe, dont une centaine en France, sans exclure d'aller plus loin si la situation l'exigeait. Alstom emploie au total 93 000 personnes, dont 18 000 en France et 9 000 en Allemagne. Outre le plan de restructuration, M. Kron avait créé la surprise en annonçant la vente à des partenaires financiers ou industriels d'une part d'Alstom Transport, la division qui fabrique notamment les rames de TGV.



Après Lafarge et Peugeot, le contrôle d'Alstom risque de passer à l'étranger. Cette évaporation des décisions du territoire Français atteste de la fragilité de l'économie. La cotation de Standard en Poors sur la note souveraine de la France qui n'affiche qu'une stabilité du AA à court terme prend en compte la caution illimitée de l'Etat sur la SNCF qui pèse déjà dans la décision.