

L'affaire ALSTOM

Un exemple emblématique du pillage de notre économie nationale

L'affaire de la vente d'Alstom Énergie est emblématique de ce véritable coup de torchon dont sont victimes nos entreprises industrielles et nos fleurons les plus représentatifs du génie technique et du savoir-faire français, bradés le plus souvent à la ploutocratie américaine ou à ses tributaires, sur toute l'étendue de notre tissu économique national, de la plus grosse entreprise à la plus petite des PME. Nous sommes en présence d'un véritable pillage de notre tissu industriel national auquel nous assistons impuissants, une mise à l'encan généralisée qui ne peut se concrétiser que par la complicité et la trahison des élus de la République ; ceux-là même que les électeurs renvoient dans leurs fauteuils d'élections en élections, avec une constance aveugle et tragique qui ne se dément pas au fil des années.

Certains pourraient se demander s'il était nécessaire de donner une place aussi importante à l'affaire Alstom, quand il est des problèmes bien plus graves, bien plus menaçants, mettant en cause directement l'existence de notre pays. Qu'on ne s'abuse pas, cette affaire est bien plus grave qu'il n'y paraît ; je dirais même quelle est d'une gravité des plus extrêmes, parce qu'elle est d'abord politique avant d'être industrielle. Ensuite elle est exemplaire au moins à deux titres : d'une part elle met en cause l'indépendance des moyens énergétiques de la France ainsi que sa capacité industrielle, et la rend désormais tributaire de la puissance financière et technologique des États-Unis, et pas seulement ; d'autre part elle est aussi exemplaire d'un processus général de désindustrialisation de la France, amorcé déjà depuis une quarantaine d'années (acier, aluminium, armement, industrie lourde en général, chimie, pharmacie, agro-business...). C'est ce que nous allons tenter de comprendre.

*

Le jeudi 24 avril 2014, l'agence Bloomberg informait les milieux financiers que le géant américain General Electric était en pourparlers pour racheter son concurrent français Alstom. Par la suite, on apprenait que l'engagement portait sur les activités « énergie » du groupe, c'est-à-dire sur 70% de son potentiel industriel et commercial, mais 100% du département concerné. En quelque sorte, Alstom revenait à son point de départ, 85 ans plus tôt, lorsque l'entreprise fut créée en 1928 pour construire des locomotives électriques et se déployer dans le ferroviaire. On apprenait également que la transaction s'était faite dans le secret, et que, du jour au lendemain, un des fleurons industriels les plus représentatifs de notre potentiel industriel français, détenant à lui seul un pan entier de l'industrie lourde nationale ou ce qu'il en reste, venait d'être bradé à des intérêts américains. Évidemment, le gouvernement socialo-communiste fit celui qui n'était pas au courant, accusait les deux parties, GE et Alstom, de l'avoir mis devant le fait accompli ; il allait développer une mise en scène grotesque sur le registre du psychodrame, faisant appel au « patriotisme économique » le plus basement démagogique, surtout quand on sait ce que veut dire le mot « patriotisme » dans la bouche des socialistes qui sont les pires ennemis de leur propre pays, et n'ont que haine et mépris pour tout ce qui est capital et national.

Pour bien comprendre les forces en jeu, il faut remonter à la source, dire ce que représente économiquement Alstom, et quelles sont ses activités aujourd'hui. Mettons de côté la division transport ferroviaire, son activité d'origine, non concernée. Cette société française est devenue l'un des plus gros constructeurs mondiaux de centrales hydrauliques et thermiques ; il est impliqué dans les îlots conventionnels des centrales nucléaires, dans la construction du gros matériel électromécanique comme les turbines hydrauliques, les turbines à vapeur (les fameuses turbines Arabelle), les turbines à gaz ou turbogénérateurs ; il est également présent dans la transmission et la distribution, c'est-à-dire l'équipement des grands réseaux de distribution électrique haute et moyenne tension. Deux choses à comprendre : il s'agit donc d'un fabricant

de matériel, l'installation et l'exploitation étant le monopôle réservé d'EDF ; ensuite, il est important de préciser qu'on est dans l'industriellement stratégique lourd, très lourd. À l'origine, Alstom n'est pas le seul électromécanicien en France ; on peut même dire que sa création est tardive pour l'époque. Et quand on remonte à la source, au risque de froisser notre légitime amour propre national, toutes les entreprises françaises de cette spécialité n'ont été créées que pour exploiter des brevets américains, suisses ou allemands. Cela mérite une petite explication.

Quand la France décide de s'industrialiser et de se moderniser vers la fin du XIX^e siècle, malgré un incontestable essor sous le Second Empire, elle a pris un grand retard dans tous les domaines. La « Fée » électricité, comme on l'appelait alors, était exigeante et nécessitait de gros moyens industriels d'investissement dont la France ne disposait pas, et qu'elle achetait à ses voisins et concurrents. À partir de cette période elle prit conscience de la nécessité de se doter des moyens de son indépendance énergétique dans le domaine de la production d'électricité, la traction électrique, les télécommunications, ainsi que dans le matériel de défense.

Il faut bien comprendre que ce type de sociétés fondées sur des capacités industrielles lourdes ne peut être des créations ex-nihilo à la façon des bricoleurs du dimanche géniaux, comme le furent d'une certaine manière des pionniers de l'envergure d'un Louis Renault, ou de celle des frères Peugeot, Michelin, et tant d'autres. D'autre part, compte tenu du retard pris sur les concurrents étrangers, un tel cas de figure n'était même pas envisageable. Et si l'on se demande pourquoi la France a pris du retard dans l'industrialisation de son pays, indépendamment d'une certaine réticence au progrès que l'on attribue indûment aux Français eux-mêmes, la véritable cause vient de ce que, depuis l'instauration de la République en 1792, quand la France n'est pas en guerre, elle est en révolution, et quand elle n'est pas en révolution ou en grève, elle est systématiquement dépréciée, voire cassée par ses propres « élites » politiciennes, en l'occurrence par les élus républicains toutes tendances politiques confondues. Il en est encore ainsi de nos jours, et même plus que jamais comme nous allons le voir.

*

La première compagnie « française » de ce niveau à voir le jour dans le domaine de l'énergie électrique sera, en 1885, la Compagnie Électro-Mécanique (CEM), filiale du groupe suisse Brown-Boveri.

Puis viendra par la suite, en 1898, La Compagnie Générale d'Électricité (CGE), fondée avec le concours du même Brown-Boveri ; mais la volonté des fondateurs emmenés par un de ses ingénieurs, le français d'origine arménienne, Pierre Azaria, qui se révélera habile dans ses relations avec les gouvernements de l'époque, sera de créer un groupe national capable de concurrencer les géants allemands et américains. Ils y réussirent presque puisque, dans les années 1980, la CGE deviendra un énorme conglomérat industriel de 230 000 employés incorporant Alstom, Alcatel, jusqu'aux Chantiers navals de l'Atlantique ; le groupe sera même donné, à un certain moment pour être supérieur à l'Américain General Electric. Les choses en France étant ce qu'elles sont, il finira par éclater en deux structures indépendantes qui retrouveront leurs quasi-origines : Alcatel (téléphonie et communication : entreprise coulée par son propre PDG) et Alstom (construction ferroviaire et équipement des centrales électriques toutes énergies).

En fait, comme dans beaucoup de filières industrielles, ces secteurs sont soumis à de nombreuses évolutions ; leur existence propre n'est que le fait d'un sort qui se joue sur un billard à trois bandes : l'État, souvent en position de bailleur de fonds et de client principal, les financiers, les ingénieurs ; si l'on ajoute à cela les influences politiques, l'évolution des techniques et les contraintes du marché, sur la distance d'à peine un siècle, on assistera à une valse de créations, de fusions-acquisitions, de restructurations, de cessions, de démantèlements et ou de renaissances. On peut en dire autant d'autres grands secteurs de l'industrie comme les

télécommunications, l'automobile, l'aviation, la sidérurgie, l'armement, etc., surtout après la vague de nationalisations décidées par les gouvernements socialo-communistes à partir de 1981.

En 1906, ce sera au tour du géant mécanicien Schneider de créer une division électrique à partir des brevets et licences de l'Américain Westinghouse sous le nom de Matériel électrique SW (Schneider-Westinghouse). Il est à noter que la division électrique SW prendra son essor par la suite, en absorbant deux grands de l'électricité industrielle et des automatismes : Merlin Gerin et la Télémécanique. Cette ex-division SW connue désormais sous le nom de Schneider Electric, échouera cependant dans son OPA sur Legrand, le géant français de l'électricité domestique.

Sous la paternité de la CGE (1928) est la date de naissance tardive d'Alstom par la fusion d'une partie du pôle mécanique de la Société Alsacienne de Construction Mécanique (SACM), diéséliste et constructeur de locomotives à vapeur, avec les activités lourdes de la Société Française d'Exploitation des Procédés Thomson-Houston, dans le but de construire des locomotives électriques (d'où Als-Thom). Notons que la société américaine Thomson-Houston avait déjà changé de nom en General Electric à cette date, après la fusion intervenue avec sa concurrente, la société Edison General Electric. Toutefois, la filiale française de Thomson-Houston conservera son nom d'origine, puis continuera son activité sous le nom de Thomson-CSF dans le domaine des télécommunications et l'électronique de défense, avant de disparaître sous les noms de Thalès et Technicolor ; la division grand public de Thomson-Brandt disparaîtra pour réapparaître çà et là dans les domaines de l'électro-ménager blanc et brun, sous les marques séparées Thomson et Brandt. À noter également que la division électrique de l'Alsacienne de Construction Mécanique donnera son nom à Alcatel, laquelle finira par absorber les divisions téléphoniques et l'électrotechnique légère des constructeurs français, ou des filiales françaises de constructeurs américains comme Western Electric, AT&T et ITT, avant de s'allier à l'Américain Lucent pour former l'un des plus gros constructeurs mondiaux de réseaux Internet.

Enfin — si l'on peut dire, car je ne fais que résumer grossièrement — en 1964, les activités électriques des Ateliers de Constructions Électriques de Jeumont, du groupe belge Empain, fusionneront avec Le Matériel électrique SW déjà signalé, pour former Jeumont-Schneider. Pendant un temps, Jeumont-Schneider sera le grand rival français d'Alstom avant de disparaître suite à l'enlèvement criminel de son patron, le baron Édouard-Jean Empain, et à l'éclatement de la CGE. Au final, Alstom réunira sous son nom toute l'électrotechnique de l'ancienne CGE dont elle était filiale. Alstom, amputé du « h » de son nom d'origine — suite à son entrée en bourse (1998), pour des raisons de prononciation propres aux pays anglophones —, devient désormais l'unique entité industrielle française de type conglomérat, spécialisée dans l'équipement électrotechnique industriel lourd.

Aux alentours de l'an 2000, à la suite d'une gestion aventureuse et malheureuse de l'ère Bilger, Alstom se retrouve de nouveau en quasi état de faillite. L'affaire des turbines à gaz rachetées au groupe helvético-suédois Asea-Brown-Boveri (ABB) ne contribuera pas peu au coulage de l'entreprise. Par son intervention, l'État la sauve in-extremis d'un démantèlement inévitable, débarque l'ancien PDG, et en nomme un nouveau en la personne de Patrick Kron, un proche du Président Sarkozy. De nouveau on élague les branches, on recentre l'activité. Alstom revend ses turbogénérateurs à gaz à GE dont il exploitait déjà les licences. Il faut savoir que GE a largement profité de son avantage décisif dans la construction des moteurs à réaction de l'aéronautique, pour prendre de l'avance et s'imposer dans sa spécialité, sachant que les turboréacteurs d'avions sont de même nature que les turbines industrielles et peuvent fonctionner avec des carburants aussi bien liquides que gazeux.

Puis, dans la foulée, avec la volonté de redonner tout son lustre à l'entreprise et sa place dans le concert mondial, le nouveau PDG d'Alstom est pris d'une boulimie d'acquisitions tous

azimuts, en même temps qu'il oriente l'activité de l'entreprise vers les technologies propres comme l'éolien et le solaire, dont les perspectives de rentabilité à terme sont aléatoires et encore fort éloignées. Après une cure d'amaigrissement, Alstom reprend son expansion à marche forcée, à coups de croissance interne et externe. La société multiplie filiales et implantations dans de nombreux pays, et reprend pied là où elle l'avait perdu. Des usines sont construites comme celles de Tianjin en Chine et Chattanooga aux États-Unis... Bref, tout cela a un coût ; et ces belles unités sentent encore la peinture fraîche, qu'on apprend qu'Alstom vient de se jeter en catastrophe dans les bras de son concurrent américain General Electric, lui apportant la totalité de sa division énergie, c'est-à-dire l'outil industriel, ses brevets propres, son réseau commercial et les contrats d'exploitation, soit 70% de ses activités, d'un seul bloc et en secret ; c'est tout un pan entier de l'histoire industrielle française qui passait ainsi, du jour au lendemain et sans coup férir, sous contrôle américain.

Le plus étonnant dans cette affaire est que GE est déjà bien implanté au sein même de l'usine Alstom de Belfort ; l'usine occupe le tiers de l'établissement, si ce n'est la moitié ; et l'on peut voir clairement que GE n'a pas lésiné sur les investissements en rénovation, réhabilitation et autres construction de bâtiments neufs ; cela se perçoit dès l'entrée de l'usine de Belfort, comme si l'Américain avait cannibalisé les lieux... Imaginez que la firme Peugeot cède à son concurrent japonais Toyota la moitié ou les trois quarts de son usine historique de Sochaux située à quelques encablures de Belfort, et qu'à l'entrée de l'usine, l'enseigne Toyota brille au-dessus de celle de Peugeot... Parfois il est permis de se demander si Alstom a réellement existé, tant cette société paraît faite comme une création de papier constituée de raboutage de sociétés existantes ou ayant existé, dont la Sacm (Alsacienne de construction mécanique), Thomson-Houston, Brown-Boveri, Jeumont-Schneider, AEG, GE, Neyrpic (turbines hydro), Savoisiennne (Constructions électriques) Cegelec TD (Transmission et Distribution)...(1) Mais c'est le propre des conglomérats. De toute évidence, cette firme a sombré parce que son PDG semble avoir eu les yeux plus gros que le ventre ; quant aux affaires de corruption soumises à la pratique douteuse du *Deals of Justice* (extraterritorialité du droit américain), elles n'effacent pas le côté sombre de cette transaction hors norme qui a permis à un géant américain d'avaler tout cru son concurrent français, et de récupérer pour des nêfles un portefeuille d'activités impressionnant. Quel gâchis !

Le principe des appels d'offres d'achats concurrentes à celles de GE, l'offre présentée par Siemens associé à Toshiba, fut une belle comédie gouvernementale qui n'aura duré que le temps d'une farce pour faire avaler la pilule au peuple Français : l'affaire était dans le sac depuis longtemps. De son côté, GE achetait des pleines pages dans les grands journaux *mainstream* pour amadouer nos compatriotes avec ce slogan prometteur : « Ensemble construisons le futur »... Toujours construire le futur ! quand il ne s'agit que de pures spéculations financières mettant en jeu de puissants intérêts et de féroces rapports de domination, tant ultra-sensibles que stratégiques. Décidément, les grands patrons parlent comme de vulgaires politiciens républicains et ne valent pas plus chers qu'eux ; remarquons comment ils évoquent toujours le futur, jamais le présent... Et pour cause : le présent, il vaut mieux ne pas y regarder de trop près, et l'oublier comme s'il n'avait jamais existé.

Tout s'est passé à l'insu des Français ; comme d'habitude, ils ont été mis devant le fait accompli. Plus grave, aucune réaction de la classe politique ; pas de commission d'enquête parlementaire, pas de livre blanc, moratoire, mémorandum, audit : rien ! Aucune interrogation sur la gestion personnelle du PDG en cause, donc pas de convocation l'enjoignant lui et son conseil d'administration à s'expliquer devant une commission parlementaire, voire devant un tribunal civil... Après avoir fait illusion un temps, M. Kron aura réussi à diviser son entreprise par trois ; cela ne l'empêchera pas de garder un sourire satisfait et de toucher un salaire annuel de 1 200 000 €, augmenté de la part variable qui peut aller de 40 à 120 % du salaire en stock-

options et actions dites de « performances », part variable qui double le salaire la plupart du temps, et cela quels que soient les résultats de l'entreprise (2).

J'ai dit au début que cette spoliation — car, de fait, Alstom a fait l'objet d'une véritable spoliation organisée, voire d'un hold-up —, était l'exemple même du phénomène de désindustrialisation qui touche actuellement la France selon le même processus, après les noms de Péchiney, Rhodia, Lafarge, Technip, Arcelor et quelques autres, et évidemment sans parler des PME et autres fleurons de l'industrie française qui se chiffrent par milliers ; des rumeurs circulent sur le rachat possible d'Alcatel (liquidation totale ou partielle en cours au moment où ces lignes sont écrites), Schneider (équipements électriques et électronique industrielle, qui n'a plus rien à voir avec l'ancien Schneider du Creusot devenu Framatome), ainsi que d'autres entreprises considérées fragiles sur le plan capitalistique. Je ne serais pas surpris d'apprendre que certains grands noms du CAC 40 comme Total, pour prendre cet exemple (les causes réelles de l'accident mortel de son PDG, Christophe de Margerie, très pro-Russe, restent non élucidées), finissent dans l'escarcelle des Américains ; les Français détiennent encore 28 % du capital du géant pétrolier, mais les Américains en détiennent déjà plus de 30 %, le reste étant réparti dans le monde ; cette proportion fait virtuellement des Américains les propriétaires de Total ; et même si cela paraît difficile à envisager, ne désespérons pas d'apprendre un jour qu'Airbus rallie Boeing, lequel sera sans aucun doute très heureux de récupérer par la même occasion la belle usine flambant neuve que l'avionneur européen a construite à Mobile, dans l'Alabama, pour y assembler son avion *cash-machine* vedette, l'A320, destiné au marché du continent américain.

*

En ce qui concerne le cas particulier d'Alstom, nous avons-là un exemple parfait, une mise en jambe en quelque sorte, de ce qu'annonce le fameux Traité Transatlantique (Tafta) : c'est-à-dire la soumission des peuples européens à la volonté hégémonique des États-Unis de dominer l'économie européenne ; voire de neutraliser, à défaut de s'en emparer, un concurrent qui pourrait menacer son leadership mondial. Et l'on sait que dans ses conséquences, ce Traité ne se contente pas d'abolir les souverainetés nationales déjà réduites à leur plus simple expression au niveau européen ; il confère à un tribunal arbitral le pouvoir de régler des différends pouvant intervenir entre investisseurs et États, mais uniquement dans le sens des investisseurs contre États. Autrement dit, les États ne pourront opposer des réglementations environnementales ou sociales contraires aux intérêts des multinationales, comprenons les intérêts anglo-américains essentiellement.

Nous sommes donc dans un processus de décapitalisation industrielle largement entamé, mais une décapitalisation entraînant la décapitation de fait de notre économie nationale et son transfert progressif sous pavillon étranger, sinon américain ou chinois ; nous sommes dans une situation globale faisant que nous n'avons plus les moyens de notre économie ; pire, nous en sommes dépossédés ; notre indépendance économique, toute relative qu'elle soit, n'aura jamais été aussi menacée, tandis que notre capacité à assurer la sécurité intérieure du pays devient un problème majeur, des plus préoccupants. Nous entrons dans une spirale dépressive sinon régressive qui va définitivement nous mettre sous l'emprise du Nouvel Ordre Mondial, et faire des peuples européens des peuples asservis, c'est-à-dire les esclaves d'un ordre économique imposé par la dictature mondialiste à domination yankee. (2016)

1. Google résume ainsi l'Activité d'Alstom avant 2016 :
Le groupe était numéro 1 mondial en 2013 :

- Les **centrales électriques** clés en main.
- Les **turbines** et **alternateurs** hydroélectriques.
- Les systèmes de **transmission** et de **distribution** de l'électricité haute tension.
- Les services pour les sociétés d'électricité.

- Les systèmes **antipollution** pour les centrales électriques, notamment à charbon.
- Les **trains à très grande vitesse (TGV)**, **trains pendulaires** (Fiat Ferroviaria).
- Les **rames de banlieue** et **trains régionaux**.
- Les systèmes de véhicules légers sur rail et les **tramways** comprenant notamment la gamme **Citadis**.
- Les services, la **signalisation** et les **systèmes ferroviaires**. Commandes de passages à niveaux, etc.

2. Après un passage devant une commission parlementaire de pure forme, M. Kron quittera Alstom début 2016, empochant une retraite chapeau de 10 millions d'euros. Comme quoi trahir et saborder est toujours payant en régime républicain. Depuis, l'ex-division ferroviaire d'Alstom a (ou aurait) fusionné avec Siemens. Là encore, pour endormir l'opinion publique, on a mis en avant la réussite exemplaire d'Airbus pour faire de l'alliance Alstom-Siemens un Airbus du rail, alors que le contexte général des deux entreprises, tant historique qu'industriel, n'a absolument rien de comparable. Qui a mangé qui ? Qui se moque de qui ?

Addendum

Depuis la rédaction de cette chronique, il s'est passé beaucoup d'événements. Je ne vais pas développer, car l'affaire en elle-même étant complexe, elle ne peut être résumée en quelques lignes. D'abord, il y a eu, dès avril 2013, le scandale du kidnapping du directeur de la division des centrales thermiques d'Alstom, Frédéric Pierucci. Il n'a pas posé les pieds sur le sol des États-Unis, qu'il est cerné par la police à même le tarmac et aussitôt arrêté, puis jeté en prison tel un vulgaire capo de la mafia locale. Une incroyable aventure pour ce haut cadre d'Alstom qui s'attendait à plus de considération de la part d'un État qui se veut civilisé, avec la prétention de s'ériger en maître du monde. On ne saura jamais pourquoi la Justice américaine s'est acharnée sur ce personnage en particulier : il fallait un bouc émissaire ! Frédéric Pierucci s'est trouvé là, au mauvais endroit, au mauvais moment. Il était tombé dans *Le Piège américain* comme l'indiquera plus tard le titre de l'ouvrage qui relate son aventure. Sauf que les autorités américaines se sont retrouvées face à un homme plus coriace qu'attendu.

Ce qui est surtout à retenir, c'est la rétroaction commerciale de General Electric intervenue sept ans après l'achat de la division *Power Systems* d'Alstom, revendant à ce dernier la partie nucléaire qu'il lui avait précédemment achetée. D'après des spécialistes, encore une mauvaise opération pour l'État français qui ne récupérera, dans cette transaction mal engagée, que les turbines Arabelle, certes le joyau du lot, et uniquement hors Amérique. D'autre part, ces turbines ont été rachetées bien plus cher qu'elles ont été vendues. Enfin, toujours d'après les milieux spécialisés, le rachat des turbines par EDF serait un cadeau empoisonné pour l'entreprise publique déjà lourdement endettée : d'une part la construction électromécanique n'a rien avoir avec le cœur de métier de notre électricien national ; d'autre part EDF risque de faire concurrence à ses propres clients à l'international. Le gouvernement rejettera les autres solutions proposées. Dans ces incroyables tractations à double effet, qui ressemblent plus à de la carambouille de haute volée qu'à de la stratégie bien pensée, un nom émerge comme un signal phare : MACRON. Il faudra bien un jour que ce personnage rende des comptes devant le peuple français. Le dossier d'instruction risque d'être lourd.



Module basse-pression d'une turbine à vapeur Arabelle. L'ensemble peut peser jusqu'à 1200 tonnes et s'étendre sur 75 mètres. Ces turbines, qui équipent nos centrales électriques nucléaires et thermiques, étaient jusque-là réputées pour leur rendement et leurs qualités mécaniques. Alstom offrait un catalogue complet de turbines dans les trois fluides générateurs d'énergie : vapeur, gaz, hydraulique. À cela s'ajoutait la fourniture des équipements ainsi que l'environnement électrique haute et moyenne tension. Le secteur dit *Power Systems* représentait 70% de l'activité de l'électromécanicien, le ferroviaire 30%.
