

Alstom prêt à acheter Bombardier Transport

Le groupe tricolore aurait trouvé un accord préliminaire pour reprendre la division ferroviaire du canadien

MONTRÉAL - correspondance

Après des semaines de rumeurs, l'accord tant annoncé entre Alstom et Bombardier devrait être présenté prochainement. Lundi 17 février, dans un communiqué, l'entreprise française a confirmé que « des discussions sont en cours concernant une potentielle acquisition de Bombardier Transport », mais qu'« aucune décision finale n'a été prise ». Selon le *Wall Street Journal*, un accord préliminaire a été conclu dès ce week-end. Le quotidien américain évoque une transaction de plus de 7 milliards de dollars américains (6,5 milliards d'euros).

Plusieurs sources en France et au Canada assurent au *Monde* qu'une annonce est bel et bien attendue très rapidement. « C'est une bonne nouvelle pour la France et le Canada, et le Québec en particulier », commentait ainsi une source proche du gouvernement québécois.

Du côté des syndicats d'Alstom, l'annonce ne fait vraiment plus de doute. « Par rapport au projet de fusion avec Siemens, qui a échoué l'an dernier, ce projet apparaît plus équitable, notamment au niveau de la gouvernance », assure une source syndicale française. De fait, l'entreprise dirigée par Henri Poupart-Lafarge devrait mettre la main et contrôler directement Bombardier Transport, qui compte plus de 40 000 salariés, contre 36 000 pour le groupe français.

Dans le détail, Alstom doit acheter l'entreprise canadienne - dont le siège de la division est historiquement installé à Berlin - pour 70 % en numéraires et 30 % en actions. La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), qui détient 32,5 % de Bombardier Transport, doit devenir, à moyen terme, le premier actionnaire du groupe ferroviaire français, avec une participation de 15 % à 20 %. Bouygues, l'actuel premier actionnaire d'Alstom, pourrait,

Le démantèlement du canadien est devenu inéluctable au regard de son endettement de 9,3 milliards de dollars

pour sa part, voir sa participation diluer à quelque 10 %, contre 15 % actuellement.

Au Canada, la cession du secteur transports de Bombardier à Alstom est un pas de plus dans le démantèlement de l'entreprise, devenu inéluctable au regard de son endettement, 9,3 milliards de dollars américains de dettes à long terme. Son PDG, Alain Bellemare, avait pris les commandes de ce groupe familial, ex-fleuron économique canadien, le 13 février 2015, et commencé à procéder à la cession de nombreux actifs : avions turbopropulsés, Q400, jets régionaux CRJ et l'ancien C-Séries, devenu Airbus A220. Mais, apparu en sauveur il y a tout juste cinq ans, Alain Bellemare a échoué à dessiner une stratégie claire et pérenne pour sortir la multinationale de son endettement. La défiance à son égard s'est accrue ces derniers mois, l'action Bombardier, qui cotait 2,61 dollars à son arrivée, se négociait à 1,65 dollar le 14 février.

Malgré un carnet de commandes bien rempli (10 milliards de dollars américains de nouveaux contrats en 2019, et un carnet total de 35,8 milliards, selon les résultats financiers présentés le 13 février), la division transports de Bombardier a connu, en 2019, une baisse de ses résultats en raison de problèmes techniques entraînant des retards de livraison, en Allemagne, en Suisse ou au Royaume-Uni, qui l'ont privée d'autant de liquidités attendues et fragilisé un peu plus sa crédibilité



Le site Bombardier de Hennigsdorf, près de Berlin, le 20 septembre 2018. JOHN MACDOUGALL/AFP

aux yeux des investisseurs. Le 13 février, à l'occasion de la présentation des résultats financiers du groupe pour 2019 (et une perte supplémentaire de 1,6 milliard de dollars), Bombardier avait annoncé avoir cédé sa participation restante dans la société en commandite Airbus Canada, qui contrôle l'A220, à Airbus et au gouvernement du Québec.

L'entreprise affirmait alors « qu'elle étudiait toujours activement des options pour accélérer son désendettement ». Avec ce récent retrait dans l'aéronautique et cette nouvelle cession de sa division transports, la multinationale canadienne va désormais se con-

centrer sur une seule activité, les jets d'affaires, la plus rentable aujourd'hui, notamment avec son programme phare, le Global (7,5 milliards de revenus en 2019). L'entreprise annonçait, jeudi, une livraison programmée d'au moins 160 avions pour l'année 2020.

Double avantage pour le Québec

Le scénario qui se dessine est celui qui, depuis quelques semaines, avait la préférence du premier ministre du Québec, François Legault (CAQ, Coalition Avenir Québec, centre droit). Il offre, selon le gouvernement, un double avantage : celui de voir Bombardier préserver sa division des jets d'affaires,

la plus porteuse en termes d'emplois (13 700 au Canada dont 10 800 au Québec), tout en se donnant le moyen de constituer avec Alstom « un champion franco-américain du transport ». Un géant de quelque 15 milliards d'euros de chiffres d'affaires qui serait à même de concurrencer le numéro un du secteur, l'entreprise d'Etat ferroviaire chinoise CRRC, deux fois plus gros que lui.

Reste un important écueil à passer pour le futur ensemble : faire accepter ce rapprochement par les autorités de la concurrence, notamment en Europe. En février 2019, la Commission européenne avait refusé le regroupe-

ment entre Alstom et Siemens, qui mettait à mal la concurrence, notamment dans les secteurs de la signalisation où les deux groupes combinés auraient détenu près de la moitié du marché, et la très grande vitesse, où ils auraient été ultramajoritaires. Un rapprochement Alstom-Bombardier serait moins problématique dans ces deux secteurs de marché. En revanche, dans certains pays, les deux groupes détiennent une part de marché plus que significative, comme en France ou en Allemagne, les plus grands marchés ferroviaires européens. ■

JEAN-MICHEL BEZAT (À PARIS)
ET HÉLÈNE JOUAN