

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 56 (1976)
Heft: 4

Artikel: Le regroupement dans l'industrie électro-mécanique française et l'apport du partenaire suisse
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887484>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le regroupement dans l'industrie électro-mécanique française et l'apport du partenaire suisse

L'année 1976 aura connu l'un des plus importants regroupements dans l'histoire de la construction électrique et de la mécanique lourde française : la constitution de l'ensemble Alsthom-Atlantique qui forme désormais un groupe industriel dont les effectifs avoisinent ceux de Creusot-Loire (47 000 personnes), le chiffre d'affaires celui de BP-France (8 milliards de francs), alors que l'activité est réputée suffisamment diverse pour pouvoir nettement mieux résister aux aléas de la conjoncture. La gamme des productions de ce groupe comprend surtout les domaines nucléaire et mécanique, le matériel électro-mécanique, la transformation et la distribution de l'énergie, les équipements électriques, les transports et les moteurs Diesel, les Diesel semi-rapides et marins toutes catégories, les groupes de turbo-réducteurs, la construction navale et, enfin, le grand secteur des turbo-alternateurs producteurs de courant électrique. Rappelons brièvement les étapes de la constitution de ce groupe.

Alsthom et Atlantique

Dans un premier temps, il s'agissait de procéder à la fusion de deux sociétés aux vocations très différentes : Alsthom, créée en 1928 par l'Alsacienne de construction mécanique et la Compagnie française Thomson-Houston, spécialisée dans la construction électro-mécanique, d'une part, et les Chantiers de l'Atlantique, issue, en 1955, de la fusion des Chantiers Penhoët et des Chantiers de la Loire, spécialisés dans la construction navale et dans l'industrie mécanique. L'idée de cette fusion était de parvenir à une juxtaposition de divisions portant sur des marchés différents, soumis à des conjonctures différentes, comme c'est le cas de la construction navale, de la traction ferroviaire, des grands équipements électriques... L'intégration horizontale permettant, sauf dans l'hypothèse de crise généralisée, d'obtenir des compensations des mouvements du marché. Une autre idée maîtresse était de renforcer les positions des deux sociétés sur les marchés extérieurs où Alsthom intervient pour 45 % de son chiffre d'affaires, Atlantique pour 60 %. L'effort conjugué des deux sociétés par l'intermédiaire

de chacun de leurs réseaux extérieurs devrait — pense-t-on — aboutir à une amélioration des résultats obtenus au dehors.

Le mariage entre Alsthom et les Chantiers de l'Atlantique est annoncé aux actionnaires fin septembre : c'est Alsthom qui absorbe les Chantiers de l'Atlantique ; les apports se montent à 274 millions de francs, rémunérés à raison de 161 millions par des actions nouvelles et de 113 millions de prime. La CGE reste l'actionnaire le plus important du nouvel ensemble (31,1 %), suivie par la Financière Penhoët (25,5 %) et la Financière Loire (11,5 %).

La CEM convoitée

Mais l'opération de restructuration ne s'arrête pas là. Selon le projet du Ministère de l'Industrie, l'une des pièces maîtresses du nouvel ensemble industriel doit être fournie par CEM (La Compagnie Electro-Mécanique), licenciée du groupe Brown-Boveri qui possède 41 % de son capital. Il s'agit essentiellement de l'usine du Bourget, où CEM construit les turbo-alternateurs destinés à équiper les centrales hydrauliques et thermiques (classiques aussi bien que nucléaires).

Le Ministère de l'Industrie a finalement opté pour l'idée d'un « constructeur unique » en raison de deux considérations principales : d'une part la révision en baisse du programme français d'équipement en centrales nucléaires, d'autre part l'évolution vers un accroissement de la taille unitaire des turbo-machines dont la fabrication nécessite de ce fait des moyens industriels de plus en plus importants pour un nombre de groupes de plus en plus réduit.

Dans cette double perspective, le regroupement des deux constructeurs n'est pas dépourvu de justifications concrètes. CEM a jugé réaliste de se rallier au point de vue des Pouvoirs Publics, concentrant ses efforts pour obtenir d'Alsthom-Atlantique des conditions équitables. C'est ainsi que début novembre, les conseils d'administration d'Alsthom-Atlantique et de CEM ont approuvé les projets relatifs aux turbo-alternateurs (usine du Bourget,

particulièrement) et ont annoncé qu'ils les soumettront aux assemblées générales extraordinaires de leurs sociétés avant le 1^{er} juillet 1977.

La nouvelle situation

Conformément à la réglementation française valable pour les fusions et les apports partiels d'actif, l'amputation de la division des turbo-alternateurs du groupe CEM et son incorporation à Alsthom-Atlantique s'effectue par un apport de la CEM à Alsthom-Atlantique, apport rémunéré par cette dernière société moyennant remise d'actions à la CEM qui détiendra 6 % du capital social d'Alsthom-Atlantique et disposera d'un siège au conseil d'administration de celle-ci. D'autre part, Alsthom-Atlantique pourra exploiter et offrir aussi bien en France qu'à l'étranger, outre sa technologie propre, la technologie BBC-CEM en matière de production d'énergie. Alsthom-Atlantique devient licenciée de Brown Boveri, — qui reste ainsi présent sur le marché français, — et elle paiera à ce titre une redevance à la société suisse. Le projet du « constructeur unique » se trouve donc pour ainsi dire réalisé. Ce constructeur unique — face auquel EDF apparaît sur le plan intérieur comme le client unique — est en mesure d'offrir plusieurs technologies, la sienne propre, celle de BBC ainsi que celle qu'il développera par la suite ou acquerra par d'autres contrats de licence.

Pour sa part, CEM abandonne son activité de turbo-alternateurs et se sépare d'un peu moins de 20 % de son personnel (environ 2 500 sur 13 500). Mais elle poursuivra, en association avec Brown Boveri, ses activités dans ses domaines propres que sont notamment la transformation et la distribution de l'énergie électrique, les machines tournantes de moyenne puissance, les moteurs électriques, l'appareillage basse tension, la traction, la réfrigération, la réparation des matériels électriques, l'ingénierie d'ensembles industriels, l'électronique industrielle et le dessalement de l'eau de mer. Elle pourra y consacrer

les moyens financiers accrus que lui valent la plus-value dégagée à l'occasion de l'apport et la diminution de son endettement telle qu'elle résulte du transfert des dettes liées à l'activité apportée.

Points d'interrogation

Il est évidemment trop tôt pour porter un jugement d'ensemble sur une opération de regroupement aussi complexe. Mais, des points d'interrogation sont posés. Ainsi n'est-il pas certain que le projet du « constructeur unique » soit la meilleure solution sur le plan économique. L'incertitude se renforce à ce propos quand ce constructeur unique est en réalité un ensemble industriel relativement hétérogène, sur le plan intérieur aussi dépendant des commandes de l'Etat dans le secteur des turbo-alternateurs que dans celui des navires. D'autre part, tout le problème des « mariages » entre procédés techniques d'origines diverses est posé, sans parler des lourds problèmes humains qu'occasionnent tous les regroupements de ce type. Vu sous l'angle des relations franco-suisse, force est de constater que l'une des plus belles et des plus anciennes pièces significatives de la présence technologique suisse en France est sur le point de changer de raison sociale. Les relations étroites entre BBC et la CEM remontent à 1894, et c'est depuis 1903 que la technologie du partenaire suisse est mise en œuvre à l'usine du Bourget. Ce n'est pas l'occasion de verser des larmes, mais de constater que, à partir des positions de force qu'il occupe comme client principal ou exclusif, le gouvernement est en mesure d'imposer ses solutions ainsi qu'il l'a fait vis-à-vis de Westinghouse pour Framatome et d'ITT ainsi que d'Ericsson pour le téléphone.

Quant à l'omnipotence que souvent on attribue au capital, elle intervient surtout en littérature. La réalité, on vient de le voir, se situe presque toujours sur un autre plan.

