

du groupe. Ils ont bruyamment manifesté leur souhait d'avoir un président plus jeune pour veiller aux grandes orientations stratégiques d'un groupe technologique, et un candidat à même d'enchaîner deux mandats pour donner de la stabilité à Orange. Leur voix n'est pas neutre. Les salariés d'Orange détiennent 10 % des droits de vote du groupe. Mais l'Etat, premier actionnaire de l'opérateur avec 23 % du capital, n'en a pas démordu. Bercy a même assuré à l'AFP que le critère d'âge n'était qu'une « modalité », qui ne devrait pas faire obstacle à la candidature de son poulain.

Christel Heydemann, la future directrice générale d'Orange, s'est réjouie du choix du conseil d'administration. Des proches du dossier assurent qu'elle a été étroitement associée au processus de sélection

La proposition sera soumise au vote des actionnaires lors de l'assemblée générale du 19 mai.

Et si c'est le conseil d'administration qui a proposé Jacques Aschenbroich, ce choix lui seyait pour plusieurs raisons. « Je suis convaincue que sa longue expérience de la gouvernance apportera beaucoup au groupe », explique-t-elle dans un communiqué, saluant également « sa dimension internationale et sa connaissance du secteur industriel ».

Jacques Aschenbroich est en effet plus que rodé aux gouvernances complexes. Directeur général de Valeo entre 2009 et 2016, cet ingénieur du Corps des Mines a enchaîné comme PDG jusqu'en jan-

de grands groupes français (on l'a imaginé chez Saint-Gobain, où il a fait ses classes, mais aussi chez PSA ou encore Airbus), Jacques Aschenbroich siège également au conseil d'administration de BNP Paribas et de TotalEnergies – et il a longtemps été administrateur de Veolia.

Politique d'innovation

Autant dire que l'homme est bien introduit. Pour autant – et c'est l'un des avantages de sa candidature –, Jacques Aschenbroich ne marchera pas sur les plates-bandes de Christel Heydemann (un risque bien identifié par la première femme à diriger l'opérateur historique). Son âge, mais aussi ses déclarations passées, incite à le croire. « Le vrai patron d'un groupe, c'est le directeur général », a-t-il insisté lorsqu'il a passé les commandes de

formances boursières (le cours de l'action Valeo a été divisé par quatre depuis son record de 2017, en raison de résultats décevants) et du soutien contraint de l'Etat (devenu le premier actionnaire de Valeo en 2019 avec 5 % du capital). Mais ce serait faire abstraction de la situation générale de l'industrie automobile et des fortes ambitions de Valeo – légitimées par la politique d'innovation de Jacques Aschenbroich au long de la décennie. Sous sa houlette, l'équipementier automobile a non seulement doublé de taille (en effectif comme en chiffre d'affaires), il s'est aussi positionné très en avance sur le moteur électrique et la voiture autonome, multipliant les dépôts de brevets grâce à d'énormes investissements soutenus en R&D. Un élan visionnaire que l'Etat aimerait lui voir insuffler à Orange. ■

Depuis sa création en 1995, ATC s'est constitué à coups d'acquisitions un énorme parc de plus de 220.000 pylônes dans 25 pays dont la France. L'entreprise achète aux opérateurs télécoms ces infrastructures stratégiques, et leur loue ensuite l'accès. En cédant à prix d'or leurs pylônes, les « telcos » font rentrer du cash, qu'ils peuvent ensuite réinvestir dans d'autres technologies (fibre, 5G...). En échange, ATC touche des revenus locatifs sûrs et de long terme, le Graal étant de pouvoir héberger le plus d'opérateurs possible sur un même pylône.

Or ce modèle, né aux Etats-Unis dans les années 1990, se répand désormais comme une trainée de poudre en Europe. L'espagnol Cellnex est celui qui en a le plus profité. Avec 130.000 sites dans 12 pays, le groupe de Barcelone est devenu le numéro un européen du secteur. ATC est loin derrière

26.000 tours françaises et espagnoles dans une société dédiée, baptisée « Totem ». D'autres opérateurs peuvent s'y greffer, mais Orange détient encore 100 % de la société. « Nous sommes ouverts, mais entre l'arrivée de la nouvelle direction chez Orange et l'élection présidentielle, c'est un dossier plus compliqué », estime Olivier Puech.

ATC plaide pour une approche sélective. Dans un contexte de remontée des taux et compte tenu de sa dette nette (41 milliards), l'idée n'est pas de faire une razzia à la Cellnex. Mais plutôt de racheter les pylônes les plus rémunérateurs et d'avoir les meilleurs locataires. « La croissance organique reste le nerf de la guerre », plaide encore le Français. En 2021, ATC a dégagé un résultat net de 2,5 milliards de dollars, tandis que Cellnex a encaissé une perte de 351 millions d'euros liée à sa boulimie d'acquisitions. ■

Le fonds américain Apollo renonce au rachat du géant de l'édition Pearson

ÉDITION

Le groupe britannique a fait savoir qu'il avait, pour la troisième fois en quelques mois, rejeté l'offre d'Apollo.

Le fonds américain avait relevé son prix à près de 8 milliards d'euros.

Nicolas Richaud
@NicoRichaud

Pour la troisième et dernière fois, c'est « non ». Mercredi, le géant de l'édition Pearson a fait savoir qu'il avait une nouvelle fois rejeté la proposition de rachat du fonds américain Apollo qui avait relevé son offre à près de 8 milliards d'euros.

Mais comme lors des deux précédentes tentatives, Pearson a justifié son refus en avançant que l'opération aurait « sous-évalué de façon significative l'entreprise et ses perspectives d'avenir ». Même causes, mêmes effets donc – à la différence près que cette fois, Apollo ne devrait pas revenir toquer à la porte dans un futur proche avec un prix plus élevé puisque la firme américaine a annoncé qu'elle n'avait plus « l'intention de faire une offre ».

Dans la foulée de ces annonces, le cours de Bourse du groupe britannique chutait de près de 7 % en fin d'après-midi à Londres. Ces dernières semaines, l'action de Pearson était sur une tendance haussière après que le groupe a révélé avoir refusé deux offres d'Apollo en quelques mois. Aujourd'hui, Pearson affiche une capitalisation boursière de près de 6,5 milliards d'euros, soit une baisse d'environ 28 % par rapport au début de l'année 2019.

Poids lourd de l'édition, la firme a été classée numéro quatre mondial du secteur dans le classement dressé par les publications spécialisées que sont « Livres Hebdo » et « Publishers Weekly ». Ce qui le positionne devant le champion français Hachette (sixième) mais derrière Bertelsmann et les groupes d'édition professionnelle que sont Thomson Reuters et le leader RELX.

En 2021, les revenus de Pearson ont très légèrement augmenté (+1 %) sur un an, à 3,43 milliards de livres sterling, mais sont restés largement en dessous de ses niveaux de 2019 (3,87 milliards) et de 2018

3,43

MILLIARDS DE LIVRES STERLING

Les revenus de Pearson en 2021.

(4,13 milliards). Aux manettes depuis 2020, le PDG, Andy Bird (passé chez Disney et WarnerMedia auparavant), a entrepris de mettre davantage Pearson sur les rails du numérique, tout en accélérant aussi sur le « direct-to-consumer » afin de donner un coup de jeune au vénérable groupe créé en 1844.

Lancement de Pearson+

L'été dernier, il a ainsi lancé Pearson+, une offre d'abonnement à 15 dollars par mois à destination des étudiants américains. Ce service, qu'Andy Bird avait lui-même comparé à Spotify, permet d'avoir accès à un catalogue de 1.500 livres et manuels scolaires ou professionnels. Un pan énorme du marché global de l'édition sur lequel Pearson a mis plus que jamais le cap depuis la revente, en 2020, de 25 % de ses parts dans Penguin Random House à Bertelsmann moyennant près de 600 millions d'euros. ■

COMMUNIQUÉ

AVIS D'INFORMATION DU PUBLIC ARCELORMITTAL FRANCE - PROJET ACIERS ELECTRIQUES SITE DE MARDYCK

La société ArcelorMittal France, en application de l'article L. 121-8 II du Code de l'environnement, a décidé de saisir la Commission nationale du débat public pour le projet « Aciers électriques ».

Conformément à l'article R121-3 du Code de l'environnement, le présent avis précise les objectifs et principales caractéristiques du projet, qui consiste à implanter une nouvelle unité de production sur le site ArcelorMittal de Mardyck dans la communauté urbaine de Dunkerque (Nord), qui produira des aciers dits « électriques », destinés aux moteurs électriques en général et à ceux des véhicules électriques et hybrides en particulier. Ces aciers utilisés dans les moteurs se caractérisent par leurs propriétés magnétiques et mécaniques.

La nouvelle unité industrielle de Mardyck aura une capacité de production de 200 000 tonnes d'acier par an. L'investissement total est d'environ 300 millions d'euros.

L'objectif du projet est de consolider l'écosystème français de l'électromobilité, particulièrement bien implanté en France et notamment dans les Hauts de France et à Dunkerque, où de nombreux projets industriels ont été annoncés ces derniers mois. Dans le cadre de cette contribution à l'électromobilité, les aciers électriques d'ArcelorMittal contribueront à l'atteinte des objectifs de l'Union européenne en matière de réduction des émissions de CO2 liées à la mobilité. Ce projet bénéficie du soutien de l'Etat dans le cadre de France 2030. La mise en service des premières lignes de production est prévue pour mars 2024.

Le site est localisé sur Mardyck, commune associée de Dunkerque, et sur Grande-Synthe. Les deux communes font partie de communauté urbaine de Dunkerque (département du Nord).

Dans le cadre de ce projet, le maître d'ouvrage a saisi la Commission nationale du débat public et procédera à la procédure de concertation préconisée.

Tout intéressé peut consulter le dossier afférent au projet sur le site d'ArcelorMittal France, à la page consacrée au projet Aciers électriques :

<https://france.arcelormittal.com/news/2022/mars/arcelormittal-investit-300-millions-deuros-a-mardyck.aspx>

Pour plus d'informations, rendez-vous sur <http://corporate.arcelormittal.com> et sur <https://france.arcelormittal.com>