

Publié le 1^{er} mars 2019

Échec de la fusion des activités ferroviaires d'Alstom et de Siemens : bonne ou mauvaise nouvelle ?

Concurrence internationale ou intra-européenne : un choix cornélien pour la Direction générale de la concurrence de la Commission européenne qui, le 6 février dernier, a finalement mis son veto à la fusion des activités ferroviaires d'Alstom et de Siemens. Ce projet avait pour ambition de concurrencer les géants mondiaux chinois et canadien. Mais les règles européennes empêchent la constitution d'un «géant» qui tuerait la concurrence au sein de l'Union...

Annoncé le 26 septembre 2017, le projet de fusion des activités ferroviaires d'Alstom et de Siemens a finalement été abandonné, suite au veto prononcé par la Direction générale de la concurrence de la Commission européenne le 6 février 2019.

Que s'est-il passé pendant dix-huit mois ?

La mise en œuvre d'un tel projet nécessite, avant son annonce, un important travail de préparation, mais surtout, une fois le projet rendu public, la mobilisation de beaucoup de ressources, en particulier au sein des entreprises concernées. Plusieurs étapes sont importantes, dont deux en particulier : d'une part, le processus d'information et de consultation des instances représentatives des salariés, d'autre part, le processus d'autorisation à obtenir auprès des autorités de la concurrence dans les différents pays concernés par le projet de fusion. En parallèle, des équipes projet dédiées provenant des deux entreprises travaillent pour anticiper la préparation technique de la fusion, de telle sorte que celle-ci puisse être effective dès que toutes les autorisations ont été obtenues.

Cette phase de préparation a ceci de particulier que les deux entreprises qui ambitionnent de fusionner doivent continuer à réaliser leurs activités respectives indépendamment du processus en cours. C'est-à-dire que, si les deux entreprises sont concurrentes, elles le restent et ne peuvent pas s'échanger des informations sensibles avant le jour J de la fusion. À titre d'exemple, la société SFR a été condamnée en 2016 par les autorités françaises de la concurrence pour avoir anticipé la préparation d'opérations commerciales avant que la fusion de SFR avec Numéricable ne soit autorisée et effective. L'amende a été de 80 millions d'euros¹.

L'abandon du projet de fusion des activités ferroviaires d'Alstom et de Siemens, qui aura mobilisé les deux entreprises pendant dix-huit mois, est très certainement une grande déception pour les équipes. Pour autant, cela ne justifie pas les innombrables critiques formulées à l'encontre des autorités de la concurrence qui ont opposé leur veto à ce projet. Il est en effet très curieux de voir

1 - 8 novembre 2016 : Gun jumping/Rachat de SFR et de Virgin Mobile par Numéricable : [l'Autorité de la concurrence](#) sanctionne le groupe Altice à hauteur de 80 millions d'euros pour avoir réalisé de manière anticipée deux opérations notifiées en 2014.

nos hommes politiques – les mêmes qui vantent les mérites de «Bruxelles» (non pas la ville, mais les autorités européennes qui y sont installées) – vilipender les «fonctionnaires» qui ne connaissent rien à la vie des entreprises, comme si eux la connaissaient mieux !

Et il n'est que peu de voix qui se soient élevées pour essayer d'analyser les motivations du refus et pour comprendre en quoi un avis différent pouvait exister².

Le respect des règles de concurrence n'est pas à géométrie variable

Le principal motif du veto de ce projet de fusion a concerné l'aspect de concurrence au niveau européen. Les autorités ont constaté que, sur certains marchés, la fusion des deux entreprises était de nature à aboutir à un niveau de concentration tel qu'il n'y aurait que peu ou plus de concurrence du tout entre les acteurs, et que cette situation serait potentiellement au détriment des clients concernés.

Il est important de savoir que la décision prise ne repose pas sur la seule opinion des autorités, mais que celle-ci résulte d'une analyse complète des marchés, réalisée par la collecte de données auprès des entreprises sollicitantes, mais aussi des clients et des fournisseurs. Ce processus a duré plusieurs mois, depuis le 8 juin 2018 (date de la notification du projet aux autorités de la concurrence) jusqu'au veto prononcé en février 2019. L'entêtement des entreprises concernées pour faire aboutir un projet, dont on n'imagine pas que le risque de veto n'ait pas été anticipé, est tout de même surprenant.

Une des critiques formulées a été que les autorités de la concurrence n'ont pas pris en compte le marché «mondial» du matériel ferroviaire, en particulier l'existence d'un acteur chinois dont le développement a été très rapide. Mais c'est oublier que ce n'est pas directement du domaine de compétence des autorités européennes de la concurrence.

D'ailleurs, il n'existe pas vraiment d'autorité «mondiale» chargée de veiller aux problèmes de concurrence au niveau international, car si elle existait, cette autorité aurait fort à faire avec des acteurs dominants tels que Facebook, Amazon, Google, ... ou des situations de concurrence déloyale. Ce sont des aspects plus politiques, et il serait souhaitable que les autorités de l'Union européenne soient toujours plus actives sur ces sujets.

Cette approche d'une saine concurrence sur les marchés ne peut pas être à géométrie variable. En effet, en France, on se félicite qu'il y ait quatre opérateurs majeurs de téléphonie mobile, et tous les projets de rachat de l'un d'entre eux par un des autres ont été abandonnés du fait de la complexité des autorisations à obtenir pour une telle opération. Le consommateur ne peut que se satisfaire de cette situation, car la concurrence permet d'avoir des prix de forfait ou d'abonnement de téléphonie mobile attractifs.

Ce qui est vrai pour certains marchés doit s'appliquer aux autres, n'en déplaise à certains hommes politiques ou stratèges !

2 - Lire la [tribune](#) publié par des économistes dans *Les Échos* le 12 février 2019.

À la recherche de la «taille critique»

Une fois encore, une des justifications de la fusion était la recherche de la «taille critique», pour avoir la capacité d'innover et pour faire «jeu égal» avec les concurrents mondiaux, comme le Canadien Bombardier ou le Chinois CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation). Ce dernier, né aussi de la fusion de deux entreprises chinoises (China CNR Corp et CSR Corp) a bénéficié de nombreux transferts de technologies de la part de... Siemens et d'Alstom. Comme si le projet de fusion venait tenter de retrouver un équilibre face à un géant qu'ils avaient eux-mêmes contribué à développer³.

Au demeurant, il est rassurant qu'à travers les communiqués publiés par Alstom et par Siemens, chacune des entreprises se concentre désormais sur le développement de ses activités séparément, et c'est rassurant pour les salariés, les clients, mais aussi les fournisseurs. Il leur restera toujours la possibilité de s'allier pour remporter des projets à l'exportation hors d'Europe.

Ce sont probablement les actionnaires d'Alstom qui sont un peu déçus, car il était prévu le versement, au moment de la fusion, d'un dividende exceptionnel de 8 € par action⁴, et ils devront probablement s'en passer.

L'avenir nous dira si le maintien du statu quo aura été favorable aux actionnaires, car l'histoire récente nous montre que les fusions ne sont pas un long fleuve tranquille, que souvent les promesses ne sont que difficilement tenues, et que les résultats sont en deçà des attentes.

Alexandre Germain

Retrouvez cet article sur srp-presse.fr

3 - Lire [l'opinion de David Flicking](#) publiée (en anglais) sur Bloomberg : «*Alstom and Siemens Show How Not to Deal With China*»

4 - Deux dividendes exceptionnels pour un total de 8 euros : 4 euros au titre de la prime de contrôle et 4 euros payés sur le produit des options de vente d'Alstom dans les co-entreprises avec General Electric ([Les Échos](#)).