

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ° L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires européennes

Mercredi
9 octobre 2019
17 heures

Compte rendu n° 105

- I. Audition de M. Henri Poupart-Lafarge, Président-directeur général d'Alstom, sur le droit européen de la concurrence..... 3
- II. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution..... 13

Présidence de
Mme Sabine Thillaye
Présidente



COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Mercredi 9 octobre 2019

Présidence de Mme Sabine Thillaye, Présidente de la Commission

La séance est ouverte à 17h 07.

I. **Audition de M. Henri Poupart-Lafarge, Président-directeur général d'Alstom, sur le droit européen de la concurrence**

Mme la présidente Sabine Thillaye. Nous avons le plaisir d'entendre le Président-directeur général d'Alstom, leader français dans le domaine ferroviaire. Je vous remercie très sincèrement d'avoir accepté notre invitation.

Nous vous avons convié devant notre Commission pour débattre d'un sujet précis : le droit européen de la concurrence. En effet, par une décision du 6 février, la Commission européenne s'est opposée à la fusion entre Alstom et Siemens, ce qui a déclenché un vif débat en France et en Allemagne sur le droit européen de la concurrence. Celui-ci est en effet accusé d'empêcher la création de champions industriels européens car il se focaliserait exclusivement sur le marché intérieur en négligeant la concurrence internationale. En l'espèce, la Commission européenne a considéré comme « hautement improbable » l'arrivée à brève échéance d'un concurrent chinois, CRRC, sur le marché européen.

À la suite de cette décision, notre Commission a lancé un rapport d'information sur *Le droit européen de la concurrence face aux enjeux de la mondialisation*, dont les rapporteurs sont Patrice Anato et Constance le Grip. Nous serions intéressés par vos commentaires sur cette décision et sur vos éventuelles propositions de réformes du droit européen de la concurrence.

M. Henri Poupart-Lafarge, PDG d'Alstom. Il y a deux volets dans votre question : les enjeux posés à notre secteur par la mondialisation de l'économie, et les modalités éventuelles de réforme du droit de la concurrence.

Alstom est un leader français dont les activités s'étendent à toute la gamme de produits ferroviaires : tramway, TGV, matériels roulants, signalisation, infrastructures, nouvelles lignes... Malgré les bons résultats d'Alstom, nous pensons que le marché ferroviaire se caractérise par une concurrence très vive, à la fois interne et extérieure à l'Europe, en raison de l'émergence de nouveaux acteurs – notamment CRRC – qui, par leur taille et par le soutien étatique dont ils bénéficient, représentent une forte menace concurrentielle. C'est pourquoi, avec Siemens, nous avons souhaité apporter à nos entreprises une taille critique pour innover et pour faire concurrence à ces nouveaux entrants.

Cela faisait vingt ans que la Commission européenne n'avait pas étudié de dossiers dans le domaine du ferroviaire. Nous avons dû faire notre propre analyse, qui s'est

révélee sur certains points différente de celle de la Commission. C'est pourquoi, en l'absence de jurisprudence récente, sa décision n'était pas aussi prédictible qu'on l'a dit ensuite.

Ce n'est pas le droit européen de la concurrence en tant que tel qui est en cause : la Commission aurait très bien pu, en appliquant les mêmes textes, prendre une décision différente. Nous avons commis une erreur en ayant recours à la notion de « champions européens » : cela a immédiatement braqué la Commission, plutôt défavorable par principe à cette idée. C'est pourquoi j'ai parlé dans la presse de « préjugés idéologiques ».

Je vais à présent analyser le raisonnement de la Commission. La Commission a découpé le marché ferroviaire en petites tranches, ce qui augmentait les risques de trouver des difficultés. Elle en est venue à isoler la tranche « très haute vitesse » (vitesse supérieure à 300 km/h) : cette tranche représente moins de 5 % du chiffre d'affaires d'Alstom et de Siemens, soit au maximum un appel d'offres par an (ce qui réduit la pertinence statistique de ces chiffres). La Commission a ensuite exclu du champ de son analyse les marchés « fermés », c'est-à-dire les marchés auxquels les Européens n'ont pas accès. Ce raisonnement est curieux : il eût été plus pertinent de se demander si les entreprises venant de ces États (Chine, Japon, Corée...) avaient, ou non, accès au marché européen. Par exemple, la Commission n'a pas pris en compte les activités japonaises d'Hitachi alors même que cette entreprise est présente en Europe et que ces activités lui permettent d'investir et d'amortir ses charges. C'est donc un peu la double peine pour nous : non seulement certains marchés sont fermés, mais en plus les activités qui y ont lieu échappent délibérément à l'analyse de la Commission.

Une fois qu'elle a identifié le marché « pertinent », la Commission s'intéresse à ce qui s'est produit dans le passé, avec le postulat suivant : l'avenir n'est que la reproduction du passé. Puisque CRCC n'a pas gagné de contrats par le passé, il n'en gagnera pas non plus à l'avenir... En réalité, le marché est dynamique et les acteurs peuvent passer facilement d'un segment à l'autre : par exemple, en Suisse, Stadler qui est un acteur historique des trains régionaux a remporté des contrats sur la très grande vitesse. De même, Hitachi est sorti du Japon – la Commission aurait-elle pu le prévoir ? En fait, en refusant de prendre en considération autre chose que les chiffres, la Commission se condamne à fonder toutes ses analyses sur le passé. Mais il suffirait par exemple que le contrat HS2 soit remporté par un autre acteur qu'Alstom ou Siemens – nous verrons – pour que toutes ses analyses s'effondrent.

Après cette analyse quantitative, la Commission interroge les acteurs du marché, c'est-à-dire les concurrents et les clients. Là encore, l'analyse est biaisée : elle apporte davantage de crédit aux discours de nos concurrents qu'aux nôtres ; et, naturellement, nos concurrents répondent généralement dans un sens qui ne nous est pas favorable. Quant aux clients, quand leurs avis ne sont pas assez « négatifs », la Commission les soupçonne d'être influencés par Alstom ; elle n'écoutait même plus les clients français, victimes d'une suspicion généralisée ; en revanche, elle-même ne se privait pas d'orienter les réponses des clients dans le sens qu'elle avait souhaité.

J'ai entendu la Commission dire que les clients ne savaient pas de quoi ils parlaient. Il n'y a pas de procédure contradictoire, car personne n'a accès à la position des clients et du marché. Lorsque nous demandons ces informations, nous n'obtenons que quelques extraits, au motif qu'il faut préserver leur confidentialité. J'ajoute que la Commission a beaucoup plus reçu nos concurrents que nous.

La Commission exige ensuite que l'on apporte des remèdes. En l'occurrence, il convenait de vendre quelque chose pour diminuer la part d'Alstom et Siemens sur le marché. Or, non seulement le marché de la très grande vitesse est petit, mais les autres acteurs considèrent maîtriser déjà la technologie. En outre, les TGV, par exemple, sont faits dans au moins dix sites différents, ce qui rend le découpage compliqué. Le dialogue avec la Commission a donc pris un tour absurde. Nous avons dû convaincre d'autres acteurs d'acheter une technologie qu'ils maîtrisaient déjà, ou qu'ils n'étaient pas désireux d'obtenir, car elle ne concerne qu'un appel d'offres par an. Nous étions donc face à une impasse, et la Commission a interdit le *deal*, faute de remèdes.

Quelles sont les conséquences de la logique de la Commission européenne ? D'abord, elle conduit à l'éclatement de l'industrie européenne. La politique de la Commission agit comme une épée de Damoclès, ce qui entraîne des comportements d'autocensure chez les industriels. En conséquence, l'industrie européenne est beaucoup plus fragmentée et beaucoup moins rentable que l'industrie asiatique, par exemple. Pour la Commission, la fragmentation favorise l'innovation. Or il faut une taille critique pour générer un chiffre d'affaires et investir. Obnubilée par la crainte de voir l'émergence, après la fusion d'Alstom et de Siemens, d'un groupe deux fois plus gros que le troisième acteur européen, elle a occulté le fait qu'il n'aurait représenté que le cinquième de CRRC.

La DG COMP n'a pas de contre-pouvoirs, y compris au sein de la Commission, et les entreprises sont entièrement entre ses mains. Elle prend ses décisions toute seule, sans même respecter le principe de collégialité. Échaudée par un pré-dialogue au sein de la Commission au cours duquel le bien-fondé de sa position avait été quelque peu remis en question, la DG COMP a pris sa décision par écrit, pour éviter toute forme de dialogue.

Quelles peuvent être les pistes d'amélioration ?

Premièrement, l'analyse du marché des grandes infrastructures doit se faire au niveau mondial. Doit-on attendre, comme pour le secteur des télécommunications, que les concurrents chinois pénètrent le marché européen pour admettre qu'ils peuvent le faire ? À ce titre, il est significatif que CRRC soit en train d'acheter Vossloh Locomotives et soit en dialogue très avancé avec Talgo, qui est un acteur de la très grande vitesse. Or, compte tenu du faible nombre d'appels d'offres sur ce marché, CRRC peut grandir de façon très rapide en Europe. Aux États-Unis, le groupe a acquis quasiment 100 % du marché du métro en deux ans, en remportant successivement les marchés de Boston, de Philadelphie, de Chicago et de Los Angeles. Nous ne pouvons pas nous payer le luxe de regarder les concurrents entrer sur le marché européen.

Deuxièmement, la Commission doit se doter d'une vision d'avenir : se fonder sur l'analyse des dix dernières années n'est pas représentatif de l'avenir.

Troisièmement, elle doit se doter de procédures contradictoires. Les mêmes équipes ne peuvent pas expertiser, instruire le dossier, juger et décider. Plus encore, il est regrettable que les mêmes équipes soient chargées de poursuivre les entreprises pour cartel : cela contribue au climat de défiance et de suspicion. Toutes les entreprises sont considérées comme des cartels potentiels.

Quatrièmement, la Commission doit avoir une vision plus claire sur les remèdes. Aujourd'hui, elle dit ce qu'elle ne veut pas, mais ne dit pas ce qu'elle veut. Elle ne fait aucune

proposition, si bien qu'elle joue avec les entreprises au jeu stupide du chat et de la souris : nous devons deviner ce que la Commission voudrait.

Cinquièmement, la Commission devrait renforcer son expertise sectorielle. On ne peut pas examiner un dossier industriel sans experts de l'industrie. Or les équipes sont majoritairement composées de juristes, qui disposent de connaissances transversales mais ne connaissent pas le secteur ferroviaire. Certains nous ont même avoué qu'ils étaient heureux de découvrir un nouveau secteur. Comment peuvent-ils, en deux mois, décider que le marché du train à très grande vitesse, au-delà de 300 kilomètres par heure, est distinct de celui du train roulant entre 250 et 300 kilomètres par heure ? Cette décision mérite évidemment d'être analysée de façon approfondie par des experts, notamment au regard des différentes technologies utilisées.

Sixièmement, s'agissant du droit de la concurrence, il est choquant que l'Europe n'ait pas son mot à dire sur des concentrations qui ont lieu en-dehors de l'Europe. Je rappelle que la compagnie chinoise CRRC provient de la fusion de deux compagnies chacune plus grosses que Siemens ou Alstom. La Commission n'a évidemment pas eu à se prononcer sur cette fusion. Cependant, CRRC forme désormais un groupe qui concurrence fortement Alstom et Siemens à l'extérieur de l'Europe. Or l'achat de Vossloh Locomotives par CRRC ne conduit pas à l'ouverture d'une enquête par la Commission, car c'est un petit achat.

Enfin, s'agissant de la politique commerciale, l'objectif devrait être l'établissement de règles les plus équitables, les plus équilibrées et les plus ouvertes possibles. Ce n'est évidemment pas le cas. Je pense notamment aux marchés publics chinois, japonais ou coréens. Les régulations, les financements, les subventions et les aides à l'innovation diffèrent fortement. À ce titre, je salue le lancement par la Commission du programme Shift2Rail, tout en m'inquiétant des perspectives budgétaires européennes pour l'innovation. Nous invitons la Commission à poursuivre, avec le programme Shift2Rail 2, la politique engagée il y a quelques années.

Pour conclure, je tiens à dire que l'alpha et l'oméga de la politique de la concurrence ne peut être la défense idéologique d'un consommateur, qui n'est d'ailleurs pas interrogé. Il faut instaurer des contre-pouvoirs en Europe et prendre en compte l'intérêt de tous les Européens, y compris celui de ses acteurs industriels. Il ne faut pas laisser tout le pouvoir de décision à une direction générale enfermée dans une vision idéologique exclusivement tournée vers le consommateur, qui ne pourrait être défendu qu'au prix d'une grande fragmentation du paysage industriel. Je répète que l'industrie ferroviaire européenne est constituée de dix à douze acteurs européens : il n'y a donc pas de risques de concentration.

Mme la présidente Sabine Thillaye. Merci de votre intervention. Si j'entends bien votre propos, la notion de marché pertinent serait selon vous à interroger, et vous souhaitez des réformes au niveau de la politique commerciale. Nous avons ici à l'Assemblée nationale récemment mis en place avec le Bundestag, l'Assemblée parlementaire franco-allemande et nous regardons attentivement ce qui se passe en Allemagne, notamment le manifeste de Bruno Lemaire et Peter Altmaier qui vise à faire émerger des champions européens. Ce manifeste propose notamment des mesures de recours contre les décisions de la Commission européenne suite à l'échec de la fusion entre Alstom et Siemens. Que pensez-vous de ces propositions ? Sont-elles pertinentes à vos yeux ?

M. Henri Poupert-Lafarge, PDG d'Alstom. Ces propositions vont évidemment dans le bon sens pour qu'on dispose de recours différents d'un recours en justice, car se voir

donner raison dix ans plus tard, cela n'est ni utile ni satisfaisant, cela intervient beaucoup trop tard. Il faut que les décisions soient prises de façon réellement collégiale, et se pose également la question de l'intervention ou non des différents gouvernements.

M. Patrice Anato. Monsieur le Président Directeur général, je voudrais vous faire part des excuses de ma collègue Constance Le Grip malheureusement retenue ailleurs. Vous avez évoqué la quasi-totalité des observations que nous avons pu avoir lors des auditions menées dans le cadre de notre rapport, une cinquantaine de consultations menées à Berlin, Paris et plus récemment Helsinki. Nous avons interrogé des associations de consommateurs, des fédérations d'entreprises, notamment des GAFAs. Il apparaît largement nécessaire de maintenir le cadre européen de la concurrence, avec une adaptation dans son application permettant aux entreprises européennes de faire face à la concurrence mondiale et aux tensions de la guerre commerciale actuelle. Nous avons rencontré un représentant de Siemens lors de notre déplacement à Berlin et ses observations rejoignent les vôtres. Je souhaiterais donc vous poser certaines questions que nous lui avons également adressées. Quels sont les contacts précis que vos services ont eus avec la commission durant le processus ? Comment s'est passé le processus préalable à la décision ? Et à la lumière de celle-ci, quelles adaptations jugez-vous nécessaires du droit de la concurrence pour faire face aux changements intervenus dans la mondialisation ?

M. Jean-Louis Bourlanges. Je voudrais exprimer une certaine perplexité, car les autorités de la concurrence française étaient très solidaires des positions prises par leurs homologues européens de la commission. Toutefois, quand on considère les critères qui vous étaient opposés, ils apparaissent ubuesques, notamment la décision d'exclure les marchés fermés et de pousser à une fragmentation excessive des choses, qui est très étrange.

Je voudrais donc vous poser deux questions. D'abord celle de l'origine de ces biais de la décision. Ceux-ci seraient, selon vous, idéologiques et correspondraient à une utilisation dévoyée du libéralisme, mais avez-vous constaté par ailleurs des traces de francophobie, d'allergie au colbertisme français ? Y aurait-il quelque chose tenant à la culture politique ? Et n'y a-t-il pas surtout quelque chose de sociologique tenant à l'institution même qu'est la Commission, par exemple dans la volonté de ne pas décrire les critères retenus ?

Ma deuxième question porte sur les suites à apporter. Vous dites qu'il serait inutile d'aller en justice au vu des délais, qui rendent les décisions de justice non opérationnelles. Toutefois, les critères dégagés par la Cour pourraient s'imposer ensuite et l'on aurait une véritable charte positive des exigences qui pèsent sur les entreprises ?

Enfin, êtes-vous d'accord ou non avec la proposition Lemaire/Altmaier, qui introduit tout de même une dimension politique qui me paraît un peu regrettable ? Comment pourrait-on aboutir à un énoncé de critères *a priori* qui seraient opposables aux entreprises dans la transparence ?

M. Joaquim Pueyo. J'ai été très intéressé par votre analyse puisque j'avais lu avant votre audition les observations de la Commissaire européenne de la concurrence, qui affirme que la fusion aurait selon elle réduit voire supprimé la concurrence sur certains secteurs, aux dépens des consommateurs. Cette analyse dit également que d'autres pays de l'Union étaient contre cette fusion, et que les syndicats étaient inquiets. Ce qui m'intéresse particulièrement dans l'analyse de la Commissaire, c'est qu'elle affirme que, face à ces problèmes, vous auriez pu obtenir une approbation en apportant une solution appropriée, notamment en cédant des actifs. Pouvez-vous nous donner des informations à ce sujet ? Bien

sûr, la Chine est très agressive dans ses investissements, notamment africains, comme le montre l'exemple des matériels du métro du Caire qui seront bientôt d'origine chinoise après avoir été d'origine française. On peut craindre aussi le rachat de sociétés européennes par des entreprises chinoises, comme il en avait été question pour Skoda.

L'absence de fusion va-t-elle vous affaiblir au niveau des investissements ou du commerce ? La solution pourrait-elle être révisée dans les mois à venir ? Que dites-vous aux syndicats qui craignent la perte d'emplois que pourrait provoquer une telle fusion ?

Mme Frédérique Dumas. Il est difficile de se prononcer sur un sujet aussi technique lorsque l'on ne dispose pas de toute l'expertise nécessaire. Néanmoins, et comme le font remarquer certains collègues, les présidents des autorités française et allemande de la concurrence ont tenu des propos bien différents de votre discours. Ils ont insisté sur la grande attention portée à la prospective dans l'analyse. Sur les marchés ils n'ont pas parlé de la grande vitesse mais seulement de la signalisation et du matériel roulant en disant que vous seriez devenus numéro un et numéro deux au niveau mondial. Vos propositions me paraissent de bon sens, elles sont intéressantes, notamment sur la présence du nombre trop faible d'experts industriels au sein de la Commission. Tenir compte des fusions réalisées à l'extérieur des frontières de l'Union, même si l'on ne peut agir sur elles, me paraît aussi indispensable. Ma question serait la suivante : pourquoi n'avez-vous pas envisagé des formes de coopérations comme Airbus, une forme d'alliance où l'identité de chacun serait respectée, et qui aurait le mérite de ne pas mettre en péril des sites industriels, et donc de préserver l'emploi ?

Mme Danièle Obono. Permettez-moi tout d'abord de faire part de mon étonnement face à la critique assez virulente que nous avons entendue sur « l'idéologie » néolibérale de la Commission, qui a tout de même été à l'origine du démantèlement du secteur ferroviaire, dont une majorité aujourd'hui se félicite. Notez bien qu'une fois n'est pas coutume pour nous qui sommes opposés à cette idéologie depuis le départ, nous sommes d'accord avec la Commission. Nous étions opposés à la fusion avec Siemens et nous pensons que la décision de la commission est à saluer. Je me permets de signaler qu'une mobilisation concernant le plan social a lieu en ce moment même à Belfort, ancienne filière énergie d'Alstom vendue à General Electric avec l'accord du Président Macron. Les salariés sont mobilisés et j'ai ici le tract syndical à votre disposition si vous le souhaitez. Rappelons que par la faute du précédent gouvernement et de son Ministre de l'Economie devenu Président, Alstom a été amputé de 70 % de son chiffre d'affaires, de milliers de brevets industriels et des usines françaises de fabrication des turbines. Je rejoins votre critique sur le droit européen à la concurrence. Vous fustigez un droit qui ne permet pas de bâtir des champions européens et d'affronter les grands groupes chinois et américains. D'un autre côté, vous n'avez eu de cesse de transférer des activités en Chine et de constituer des partenariats avec des entreprises chinoises et des Indiens. Ceux-ci seraient donc à la fois des concurrents déloyaux et des partenaires essentiels de votre activité, ce qui pose question au plan de la stratégie industrielle, cela d'autant qu'Alstom a constitué de nombreuses filiales en Chine, des *joint-ventures* minoritaires avec des grands groupes industriels chinois. Il y a là selon moi un double discours, ou du moins une incohérence dans la stratégie.

Vous affirmez vouloir défendre l'industrie européenne, mais force est de constater que votre stratégie montre le contraire. Depuis que vous exercez des responsabilités au sein d'Alstom, plus de 100 milliards d'euros de dividendes ont été versés, autant d'argent qui n'a donc pas été investi dans l'innovation et le renouvellement de l'outil industriel dans les usines françaises et européennes. Dans ces conditions, comment Alstom peut-il se projeter dans le futur face à des concurrents chinois, américains ou espagnols qui, eux, ne réservent pas une

telle part de leurs bénéfices à leurs actionnaires. D'où ma question : quelle est votre stratégie industrielle pour renforcer l'emploi et le travail et non les dividendes et le capital, afin que l'industrie française et européenne soit en pointe dans la transition énergétique ?

M. André Chassaing. Pour compléter ce qui a été dit, je voudrais faire plusieurs observations. La première, c'est que le droit européen de la concurrence est à géométrie variable. Comment est-il possible que la Commission européenne ne s'intéresse pas à ces sociétés d'État chinoises dans le processus d'acquisition de Vossloh par CRCC alors que les enjeux industriels sont considérables pour l'Europe et pour France, notamment via les sous-traitants.

Ensuite, je ne partage pas cette obsession à considérer que les concentrations d'entreprises sont un gage de prospérité économique. Certes, les fusions, qui souvent n'ont qu'un intérêt purement financier, font la prospérité des actionnaires mais pour le reste, la question se pose. Est-ce que des concentrations comme Essilor-Luxottica, Lafarge-Holcim ou Bayer-Monsanto ont été industriellement profitables ? J'en doute parce la réussite de ces géants n'est pas forcément au rendez-vous. Un exemple est frappant. C'est l'entreprise espagnole CAF, bien plus petite qu'Alstom, qui a récemment remporté le marché des trains Intercités. Logiquement, cette entreprise n'aurait jamais dû l'emporter mais la SNCF a souligné ses qualités en termes de performance technique, d'innovation et de coût. Un géant ne fait donc pas forcément l'offre économiquement la plus avantageuse.

Je termine sur le discours récurrent à propos de la fusion des égaux, gagnante-gagnante et à laquelle chacun trouve son compte. La vérité, c'est qu'elles aboutissent à des suppressions d'emplois massives, une perte des ressources en matière de R&D, d'un appauvrissement intellectuel et, au final, une perte de qualité des produits. La coopération entre entreprises indépendantes me paraît au final préférable à une fusion.

Mme Tiphonie Degois. Je souhaiterais pour ma part revenir sur la cession en 2014 de la branche énergie d'Alstom à General Electric. Cette cession a, vous le savez, entraîné une enquête de la Commission européenne sur sa conformité avec les règles de concurrence, notamment dans le marché des turbines à gaz. Quelles sont les différences entre cette opération et la fusion avortée d'Alstom avec Siemens ? Avec le recul, la cession de cette branche énergie à un groupe étranger vous semble-t-elle pertinente ?

Par ailleurs, vous avez évoqué brièvement les aides à l'innovation de l'Union européenne ? Vous semblent-elles suffisantes et, si ce n'est pas le cas, sur quels points pourraient-elles être renforcées ?

M. Benoît Simian. Il y a un an, la Commission européenne a mis en échec l'Airbus du rail qui voulait constituer Alstom et Siemens. Je le regrette, d'autant plus que CRCC, pendant ce temps, avance ses pions. J'ai écouté les annonces des ministres français et allemand de l'Économie qui vont dans le bon sens, mais sur ce sujet, les annonces ne suffisent pas. Il y a urgence. Mes collègues parlaient de « géant » mais Alstom et Siemens réunis ne représentent même pas la moitié du chiffre d'affaires de CRCC. L'actualité plus récente montre une concurrence féroce sur le marché européen. Alstom a ainsi perdu plusieurs marchés, notamment celui des trains Intercités, avec des conséquences possibles sur les sites français en termes d'emplois. Les confirmez-vous ?

Ma deuxième question porte sur les trains à hydrogène auquel j'attache une grande importance. Alstom est en pointe sur cette technologie, ce dont je me félicite. Si les

responsables politiques qui nous ont précédés n'ont pas jugé bon de la soutenir par des commandes, nous sommes en train de rattraper notre retard. D'après mes informations, 15 trains sont en commande de la part des régions françaises pour un total de 360 millions d'euros. Y a-t-il un financement européen, notamment via le plan Juncker ?

Enfin, je voudrais évoquer la question du Brexit. Alstom emploie 3 200 salariés au Royaume-Uni sur douze sites. Comment allez-vous gérer les conséquences d'un éventuel *no-deal* ?

Mme Nicole Le Peih. Lundi, la presse se faisait écho du succès d'Alstom qui a remporté un contrat de 260 millions d'euros portant sur la fourniture de 42 trains pour le métro de Barcelone. Alstom semble donc particulièrement performant à l'international. Dans quelle mesure la concurrence de CRCC vous menace-t-elle et en quoi une fusion avec Siemens aurait-elle renforcé vos positions internationales ?

M. Vincent Bru. Vous avez évoqué les préjugés idéologiques qui, selon vous, ont largement contribué à l'échec de la fusion avec Siemens. Pensez-vous que ceux-ci changeront avec la nouvelle Commission européenne ? Le gouvernement français peut-il contribuer à cette évolution des mentalités ?

Par ailleurs, outre les préjugés idéologiques, vous avez cité un certain nombre de règles insatisfaisantes, notamment la procédure en matière de contrôle des concentrations ou les critères de validité d'une concentration. Que proposez-vous pour les faire évoluer ?

Enfin, comme l'ont rappelé mes collègues, Alstom a perdu un marché important au bénéfice de CAF. Cette entreprise utilise des moteurs japonais. Nous avons à plusieurs reprises évoqué la menace que représente CRCC, mais qu'en est-il des entreprises japonaises ?

M. Henri Poupart-Lafarge, PDG d'Alstom. Alstom est une entreprise globale qui est présente sur tous les continents. Ce que nous attendons du droit de la concurrence, ce sont des règles du jeu identiques pour tous et absolument pas qu'Alstom soit protégé de ses concurrents.

S'agissant de la vente de la branche énergie d'Alstom en 2014, je pense que la Commission européenne devrait faire son introspection des concessions demandées à l'époque. General Electric a fait beaucoup de concessions, notamment sur les turbines à gaz de grande puissance. Cette activité a été vendue à une entreprise certes européenne, Ansaldo Energia, mais détenue en partie par une entreprise chinoise, Shanghai Electric, qui, de ce fait, a accédé à une technologie qu'elle ne maîtrisait pas.

Je ne crois pas que les fusions soient l'alpha et l'oméga de toute stratégie industrielle. Peut-être que des alliances *ad hoc* sont parfois pertinentes, même si elles peuvent aussi présenter des problèmes vis-à-vis du droit de la concurrence.

Alstom continue de gagner des contrats à l'export, comme à Barcelone. Nous sommes très présents en Espagne, où nous employons 2 000 personnes ; le métro de Barcelone sera produit dans notre usine à Barcelone.

Je ne stigmatise pas CRCC ou la Chine. Finalement, il faut plutôt surveiller le japonais Hitachi qui bénéficie d'un marché protégé et est très présent en Europe. CRCC a pris pendant quelques années des parts de marché très importantes aux États-Unis, mais c'est plus

difficile aujourd'hui compte tenu de la nouvelle politique américaine. Les acteurs chinois ont une volonté d'accroître leurs parts de marché de manière très significative sur tous les continents. Ils exercent par exemple une forte pression dans des pays comme le Maroc ou la Colombie. Ce sont les concurrents qu'Alstom, une des entreprises les plus globales de son secteur, rencontre le plus hors du territoire européen.

J'entends dire qu'Alstom devrait perdre le contrat des trains Intercités, ce que nous regretterions très amèrement si la décision était confirmée. Ce serait une mauvaise décision. Je ne suis pas en mesure de juger l'offre de nos concurrents, que je ne connais pas, mais je regrette que cette décision, qui a fait l'objet de fuites au mois d'août, soit pré-annoncée dans la presse. Je ne suis pas contre la concurrence, mais je pense que cette décision a été prise pour faire pénétrer un nouvel acteur sur le marché français, avec le préjugé selon lequel Alstom dominerait le marché français, alors que, sur les dix dernières années, la SNCF a acheté plus de trains à Bombardier qu'à Alstom.

CAF n'a jamais fait de trains roulant à 200 kilomètres par heure et n'a aucun ingénieur en France. Ce sera compliqué pour eux de développer un train pour le réseau français. Ils ont été choisis pour faire entrer un nouvel acteur au forceps. Ce que je regrette le plus dans cette affaire, c'est la désinformation qui a entouré la décision pour faire passer la pilule.

Je reviens sur le sujet de la concurrence. Y a-t-il des préjugés anti-français ? Oui, je l'ai expliqué précédemment, mais j'insisterais davantage sur le biais anti champions européens et peut-être anti franco-allemand. On a toujours présenté Alstom et Siemens comme les deux mastodontes du marché européen, ce qui est faux. Stadler est plus important que nous en Europe sur le matériel roulant et CAF a également une part de marché importante. La fusion entre Alstom et Siemens est apparue comme poussée par des États se livrant à un mécano industriel franco-allemand pour dominer l'industrie européenne, alors que l'initiative venait des entreprises. Il y a clairement un biais anti-colbertiste, qui peut concerner la France ou ce type d'opérations.

Au sujet du biais institutionnel, la Commission, comme tout organe, essaie de maximiser son pouvoir par le recours à l'arbitraire. Je plaide pour des contre-pouvoirs. Un recours politique fait sens, mais il ne faut pas qu'il devienne la norme. Les opérations de fusion sont extrêmement lourdes et anxiogènes pour les salariés, il faut que les règles soient suffisamment claires pour que le résultat soit prédictible. Il ne faut pas réintroduire un jeu purement politique qui nuirait à la prédictibilité des décisions.

Nous avons beaucoup hésité à aller en justice, ce qui aurait peut-être permis une nouvelle analyse plus objective des données techniques du dossier. Le niveau élevé des frais d'avocats a pesé dans la décision...

Je suis étonné par ce que vous avez entendu de la part des autorités françaises et allemandes sur notre cas. Je pense qu'elles n'ont pas vraiment étudié le dossier. Il a avant tout été traité par la Commission européenne. L'idée générale selon laquelle Alstom et Siemens créeraient un mastodonte européen a percolé au sein des autorités nationales, qui sont intervenues très tard dans le dispositif. En forçant le trait, je dirais qu'elles ont été « actionnées » par la Commission.

Quand la Commission refuse un dossier, elle ne fait pas les choses à moitié, elle lui trouve tous les défauts possibles. Il faut se méfier de la communication qui entoure les refus de dossier.

M. Jean-Louis Bourlanges. Ce n'est pas le discours que l'Autorité de la concurrence nous a tenu. Elle nous a dit qu'il aurait suffi de quelques modifications sur les signalisations pour que le dossier puisse être accepté.

M. Henri Poupart-Lafarge, PDG d'Alstom. Je vais revenir sur la signalisation. J'ai beaucoup parlé de la très grande vitesse, parce qu'il s'agissait du dossier le plus absurde et le plus symbolique. Le sujet de la signalisation est plus compliqué. La Commission n'avait pas tort à 100 % vis-à-vis des règles classiques de la concurrence. Il était normal qu'elle nous demande des remèdes sur la signalisation. Nous avons proposé des mesures, d'un montant équivalent au chiffre d'affaires d'Alstom en Europe, mais la Commission en voulait plus.

Il faut avoir en tête que la Commission s'intéresse au marché européen et qu'elle veut que le « paquet » que nous vendons soit viable, qu'un autre acteur puisse le développer. Cela peut l'amener à nous demander de vendre quelque chose au niveau mondial. De manière imagée, elle nous a demandé de nous couper un bras pour traiter le problème de la main, ce qui a rendu les discussions avec la Commission très difficiles sur la signalisation. Si nous avions écouté la Commission, nous aurions dû vendre plus que l'intégralité de l'activité d'Alstom en matière de signalisation : le nouvel ensemble aurait été plus petit que Siemens aujourd'hui.

La Commission a pu dire que Siemens et Alstom avaient eu du mal à s'entendre. Quand vous allez vous marier et que le maire demande à l'un de se couper le bras et à l'autre la main, les discussions préalables au mariage sont compliquées !

Ce problème est assez spécifique aux fusions entre égaux : les décisions sont collégiales. Quand il y a un acheteur et un vendeur, c'est l'acheteur qui décide comment l'objet vendu doit être découpé pour satisfaire la Commission. Ce n'est pas forcément une meilleure chose pour les salariés, mais le processus est plus simple.

Alstom ressort-il affaibli de cet échec ? La fusion, dont je comprends qu'elle ait inquiété les syndicats, avait pour but de renforcer Alstom et Siemens. Puisqu'elle n'a pas eu lieu, nous sommes affaiblis, mais Alstom n'est pas en danger. Le marché est porteur, nous avons des capacités d'innovation et nous sommes présents dans le monde entier. Nous allons continuer à avancer, à travailler et à nous battre pour gagner des contrats. La fusion nous aurait permis d'accélérer notre croissance, mais nous allons continuer à croître.

L'occasion de créer un champion européen a été ratée, mais il y en aura peut-être d'autres à l'avenir.

Mme la Présidente Sabine Thillaye. Avez-vous déjà emmené des commissaires européens à Berlin pour participer à InnoTrans ? On y voit la puissance des Chinois.

M. Henri Poupart-Lafarge, PDG d'Alstom. Nous avons emmené l'équipe de la Commission à InnoTrans, la foire ferroviaire mondiale, au début du processus de fusion. Les équipes qui étaient avec nous, nous ont dit qu'elles refuseraient la fusion, avant même d'avoir reçu les dossiers. L'économiste en chef de la DG COMP a d'ailleurs retweeté un article défavorable à la fusion publié dans *Le Monde* en marquant son approbation.

II. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution

Sur le rapport de la Présidente Sabine Thillaye, la Commission a examiné des textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution.

● Textes actés

Aucune observation n'ayant été formulée, la Commission *a pris acte* des textes suivants :

➤ *Espace de liberté de sécurité et de justice*

- Proposition de décision du parlement européen et du conseil modifiant la décision (UE) 2019/276 en ce qui concerne l'adaptation des montants mobilisés au titre de l'instrument de flexibilité pour 2019 et destinés à être utilisés dans le domaine de la migration, de l'afflux de réfugiés et des menaces pesant sur la sécurité (**COM(2019) 600 final- E 14182**).

- Proposition de décision du conseil relative à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et la République de Biélorusse visant à faciliter la délivrance de visas (**COM(2019) 403 final- E 14273**).

- Proposition de décision du conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, de l'accord entre l'Union européenne et la République de Biélorussie visant à faciliter la délivrance de visas (**COM(2019) 405 final- E 14274**).

- Proposition de décision d'exécution du conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation de 2018 de l'application, par la Lituanie, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la politique de retour (**COM(2019) 222 final LIMITE- E 14287**).

- Recommandation de décision du Conseil autorisant l'ouverture de négociations relatives à un accord entre l'Union européenne et la République du Cap-Vert modifiant l'accord entre l'Union européenne et la République du Cap-Vert visant à faciliter la délivrance de visas de court séjour aux citoyens de la République du Cap-Vert et de l'Union européenne (**COM(2019) 417 final- E 14299**).

- Proposition de décision d'exécution du Conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation pour 2018 de l'application, par la Lituanie, de l'acquis de Schengen dans le domaine du système d'information Schengen (**COM(2019) 302 final RESTREINT- E 14309**).

➤ *Environnement dont santé environnementale*

- Proposition de décision du Conseil concernant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du comité mixte institué par l'accord entre l'Union européenne et la Confédération suisse sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, en vue de la modification des annexes I et II dudit accord (**COM(2019) 427 final- E 14317**).

- Proposition de décision du conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, à la huitième session de l'organe directeur du traité international sur les ressources phytogénétiques pour l'alimentation et l'agriculture (**COM(2019) 428 final- E 14324**).

➤ *Transports, politique spatiale*

- Proposition de décision du conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, du protocole à l'accord de coopération concernant un système mondial de navigation par satellite à usage civil entre la Communauté européenne et ses États membres et l'Ukraine afin de tenir compte de l'adhésion de la République de Bulgarie, de la République de Croatie et de la Roumanie à l'Union européenne (**COM(2019) 440 final- E 14329**).

● **Textes actés de manière tacite**

La Commission, *a pris acte tacitement* des documents suivants :

➤ *Budget de l'union européenne*

- Proposition de virement de crédits n° DEC 16/2019 à l'intérieur de la section III - Commission - du budget général pour l'exercice 2019 (**DEC 16/2019- E 14328**).

➤ *Institutions*

- Décision d'exécution du Conseil relative à la nomination du vice-président du conseil de surveillance de la Banque centrale européenne (**12077/19- E 14321**).

- Décision du Conseil portant nomination de trois membres et de trois suppléants du Comité des régions, proposés par le Royaume d'Espagne (**12298/19- E 14322**).

La Commission *a également pris acte de la levée tacite de la réserve parlementaire*, du fait du calendrier des travaux du Conseil, pour les textes suivants :

➤ *Institutions*

- Règlement de la commission modifiant le règlement (CE) n° 1099/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant les statistiques de l'énergie, relativement aux mises à jour des statistiques annuelles, mensuelles et mensuelles à court terme de l'énergie (**D062923/01- E 14239**).

➤ *Pêche*

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2017/2403 en ce qui concerne les autorisations de pêche des navires de

l'Union dans les eaux du Royaume-Uni et les opérations de pêche des navires de pêche du Royaume-Uni dans les eaux de l'Union (**COM(2019) 398 final- E 14278**).

➤ *Politique étrangère et de sécurité commune(PESC)*

- Décision du Conseil sur une action de stabilisation de l'Union européenne à l'appui du mécanisme de vérification et d'inspection des Nations unies au Yémen (**12037/19 LIMITE- E 14320**).

-

La séance est levée à 18 h 25.

Membres présents ou excusés

Présents. – M. Patrice Anato, M. Jean-Louis Bourlanges, M. Vincent Bru, M. André Chassaigne, Mme Typhanie Degois, Mme Marguerite Deprez-Audebert, Mme Frédérique Dumas, Mme Valérie Gomez-Bassac, Mme Nicole Le Peih, Mme Danièle Obono, M. Jean-Pierre Pont, M. Joaquim Pueyo, M. Benoit Simian, Mme Sabine Thillaye

Excusés. – Mme Aude Bono-Vandorme, Mme Yolaine de Courson, M. Bernard Deflesselles, M. Christophe Jerretie