INDUSTRIE &SERVICES

à suivre

Aerion Supersonic

Boeing apporte son soutien au projet de jet d'affaires supersonique Aerion

AÉRONAUTIQUE Le projet de jet d'affaires supersonique développé par la « jeune pousse » américaine Aerion s'est trouvé un nouveau soutien de poids. Après le motoriste GE, Boeing annonce à son tour un « partenariat » avec Aerion, qui bénéficiera de l'aide des équipes de l'avionneur américain pour accélérer le développement de son appareil. Le projet AS2 d'Aerion vise à transporter une demi-douzaine de passagers à 1,4 Mach (environ 1.600 km/h). Le premier vol est prévu pour 2023.

Jean-Dominique Senard sera nommé le 8 avril administrateur de Nissan

AUTOMOBILE Réuni mardi, le conseil de Nissan a entériné la nomination prochaine de Jean-Dominique Senard comme administrateur. Une assemblée générale sera convoquée le 8 avril afin de l'approuver et confirmer la révocation de Carlos Ghosn et de son bras droit Greg Kelly. L'une des premières missions chez Nissan du nouveau président de Renault sera la refonte de la gouvernance, avec un comité nommé pour cela. Le président ne sera choisi qu'après l'AG prévue en juin.

Avocats : KPMG répond à Fidal

CONSEIL En réponse à l'attaque de Fidal, suite à la révélation lundi par « Les Echos » du départ d'une centaine d'avocats du premier cabinet français vers KPMG France, accusant le réseau pluridisciplinaire d'« *une décision contraire à tous nos accords, à la déontologie des avocats* », l'entité française du Big Four a publié mardi un communiqué dans lequel KPMG assure que « *l'accord de coopération non exclusif qui liait Fidal à KPMG International a été résilié le 2 juillet 2018* » et que les propositions constructives faites dans ce cadre ont été rejetées par les représentants de Fidal.

La RATP va recruter 4.700 salariés cette année

TRANSPORT L'entreprise publique a annoncé mardi qu'elle comptait recruter « *près de 4.700 personnes en France* » en 2019, « *dont 4.300 en Ile-de-France* », et souhaite attirer davantage de femmes, « *particulièrement pour les métiers de la conduite et de la sécurité* ». Parmi les embauches prévues figurent plus de 1.800 contrats d'insertion et d'apprentissage. « *Au total, les recrutements annoncés se traduiront par plusieurs centaines de postes créés* », a assuré un porte-parole à l'AFP.

DR

Renault-Nissan pourrait s'allier à Waymo

Shutterstock

AUTOMOBILE Selon le Nikkei et Bloomberg, l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi serait en discussions en vue d'un partenariat avec Waymo, la division véhicule autonome de Google. Il s'agirait de développer des taxis sans chauffeur et d'autres services de véhicules autonomes. L'Alliance a déjà annoncé en septembre un partenariat avec Google pour la voiture connecté. Quant à Waymo, il a déjà des accords avec Fiat Chrysler et Jaguar Land Rover.

Les Echos SOLUTIONS
Tous nos conseils et services en #COM&MARKETING pour les entreprises
Rendez-vous sur solutions.lesechos.fr

FERROVIAIRE

Bruxelles prêt à enterrer la fusion Alstom-Siemens

● La Commission va faire connaître sa décision ce mercredi.
● Sauf immense surprise, elle devrait poser son veto au mariage des deux constructeurs ferroviaires.

Gabriel Grésillon
@GGresillon
— Bureau de Bruxelles
Derek Perrotte
@DerekPerrotte
— Bureau de Bruxelles
et ***Lionel Steinmann***
@lionelSteinmann

Sauf immense surprise, ce sera « non ». La Commission européenne va rendre ce mercredi midi sa décision sur le projet de fusion entre Alstom et les activités mobilités de Siemens, et tout indique que Bruxelles va mettre son veto à l'opération. Le sujet est à l'ordre du jour de la réunion hebdomadaire du Collège des commissaires, dans la matinée, et même les supporters les plus acharnés du mariage des constructeurs ferroviaires français et allemand n'ont plus d'illusions sur le fait que Margrethe Vestager, à la tête du gendarme de la concurrence, va leur proposer de s'y opposer. Ses services et elle-même ont multiplié les déclarations ces dernières semaines pour préparer le terrain.

Le seul scénario pour éviter un rejet serait qu'une majorité du Collège s'oppose aux conclusions de la commissaire danoise et l'oblige à revoir sa copie. Une source française veut y croire : « *Dans ce dossier, rien ne s'est jamais passé comme prévu.* » Mais, à Bruxelles, personne n'imagine ce cas de figure, même si quelques commissaires militent pour la création d'un tel géant européen du ferroviaire face aux ambitions chinoises. Lors de premiers échanges au Collège, le 15 janvier, une nette majorité se dégageait derrière la commissaire danoise pour un rejet.

« Face à un mur trop haut »

Même Siemens et Alstom semblent avoir fait leur deuil. Les deux groupes ont, certes, soumis à la Commission d'ultimes concessions il y a une dizaine de jours, « *mais il s'agissait de gestes purement symboliques, histoire de marquer le coup* », explique un expert du secteur. Elles ont à peine fait ciller les services européens de la concurrence, où on pointe qu'elles sont intervenues bien trop tard dans le processus et n'étaient de toute façon pas de nature à changer la donne : le niveau des cessions d'actifs proposées, en particulier, n'a pas varié et reste de 4 % du chiffre d'affaires cumulé des deux entités.

« *Nous sommes devant un mur trop haut* », avait lâché un dirigeant de Siemens il y a quinze jours. Un sentiment partagé chez Alstom : dans une interview publiée sur le site Internet du « Figaro » mardi, le PDG, Henri Poupart-Lafarge, estime « *probable* » que la Commission recommande une interdiction, mais voit dans cette position « *des préjugés idéologiques* ».

Paris et Berlin, qui ont multiplié les pressions politiques dans la dernière ligne droite, sont face au même constat d'impuissance. Le ministre de l'Economie, Bruno Le Maire, a prévenu que rejeter la fusion serait « *une erreur économique et une faute politique* ». Mais pour la Commission, difficile de laisser passer une telle transaction.

> Bruno Le Maire a prévenu que rejeter la fusion serait « une erreur économique et une faute politique ».

Les textes sont les textes, y rappelle-t-on, et le constat s'est imposé : sur les marchés des TGV et de la signalisation ferroviaire, la nouvelle entité aurait été dans une situation de très forte domination du marché en Europe, tendant dans certains pays vers le monopole. La part de marché d'Alstom-Siemens dans le matériel roulant serait ainsi trois fois plus élevée que celle de son principal concurrent, le canadien Bombardier, et l'hégémonie quasi totale sur la signalisation.

Cette puissance constitue, selon les canons bruxellois de la concurrence, une menace trop importante pour les opérateurs ferroviaires (SNCF, Deutsche Bahn, Trenitalia...), qui risquent de pâtir d'une hausse des prix ; pour les voyageurs, sur qui elle se répercuterait ; et pour l'innovation, le nouveau groupe risquant d'être moins enclin à investir dans des avancées technologiques.

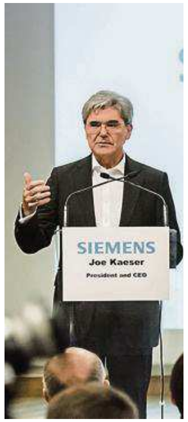
Autant d'arguments également brandis tout au long de l'étude du dossier par les régulateurs britannique, espagnol, belge ou encore néerlandais, qui ont fermement bataillé contre la fusion. « *La France et l'Allemagne ont clairement manqué de soutien politique* », souligne un avocat fin connaisseur des arcanes bruxellois.

Concurrence chinoise

Quant à l'argument de la menace chinoise, il est balayé par la Commission. Certes, CRRC est un imposant mastodonte de quelque 30 milliards de chiffres d'affaires, soit deux fois plus que Siemens et Alstom réunis. Mais le constructeur chinois reste encore largement à l'écart du marché européen (lire ci-dessous). Et à ce stade, fait-on valoir dans l'entourage de Margrethe Vestager, il n'a pas vendu le moindre TGV à l'étranger. Compte tenu des délais propres à cette industrie, il n'y aura donc pas de concurrence chinoise dans un avenir raisonnablement prévisible pour Alstom et Siemens, conclut Bruxelles.

La décision ne manquera pas de relancer le débat sur les vertus et les limites des règles européennes de la concurrence face aux défis du XXIe siècle. Comment faire pour qu'elles n'entravent pas la création de géants européens à même de rivaliser sur des marchés de plus en plus mondiaux ? Pour le gendarme européen, la réponse ne saurait être de sacrifier sa raison d'être première, la protection du consommateur. Elle passe plutôt par une palette plus large de mesures, qui renvoient à l'accès aux marchés publics à l'étranger, à la protection de la propriété intellectuelle, à la lutte contre les subventions d'Etats chez les concurrents et à une vigilance accrue vis-à-vis des investissements étrangers.

Lire l'éditorial de David Barroux page 9



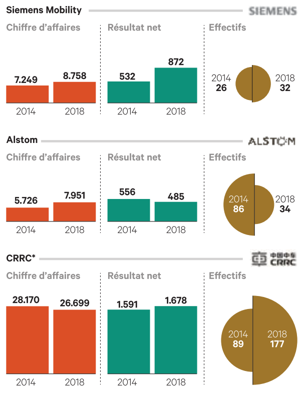
Joe Kaeser, PDG de Siemens, et Henri Poupart-Lafarge, PDG du groupe Alstom. *Photo Gilles Rolle/RÉA*

De l'euphorie à la désillusion

● **26 septembre 2017 :** Alstom et Siemens annoncent leur projet de fusion, destiné à créer « *un champion mondial de la mobilité* ». Le communiqué rappelle que l'opération « *est soumise à l'autorisation des autorités de la concurrence* ».
● **8 juin 2018 :** Siemens et Alstom soumettent leur demande d'autorisation à Bruxelles.
● **13 juillet :** la Commission annonce « *une enquête approfondie* », craignant que « *la concentration ne réduise la concurrence pour la fourniture de plusieurs types de trains et de systèmes de signalisation* ».
● **31 octobre :** la Commission transmet sa liste de « *griefs* » aux deux groupes.
● **12 décembre :** ceux-ci répondent en soumettant à la Commission des « *remèdes* ». « *Toutefois, il n'y a pas de certitude que le contenu de cette proposition sera suffisant* », prévient le communiqué.
● **28 janvier 2019 :** ultimes propositions des deux entreprises.

Les chiffres clefs de Siemens, d'Alstom et de CRRC

En millions d'euros, effectifs en milliers



*Conversion en euros au 5 février 2019 — « LES ÉCHOS » / SOURCE : SOCIÉTÉS

CRRC, le géant chinois qui fait peur aux deux constructeurs

Le constructeur ferroviaire remporte de beaux succès dans des appels d'offres à l'étranger. Alstom et Siemens invoquent cette menace pour justifier leur projet de fusion.

Frédéric Schaeffer
@fr_schaeffer
— Correspondant à Pékin

L'occasion était trop belle. Inaugurant en novembre dernier la grande foire de Shanghai, en compagnie de plusieurs chefs d'Etat et de gouvernement étrangers, Xi Jinping a marqué une longue pause sur le stand du géant ferroviaire CRRC. Le président chinois et ses invités ont pu admirer les derniers modèles de trains Fuxing (« Renaissance »), dont l'un mesure 415 mètres, peut accueillir 1.200 passagers et monter jusqu'à 350 kilomètres/heure. Cette nouvelle génération de trains à grande vitesse conçus et développés en Chine est la fierté de constructeur, mais celui-ci dispose d'une gamme très étendue, qui vise à offrir le maximum de choix aux clients étrangers. Une concurrence plus que sérieuse pour les constructeurs européens comme Siemens et Alstom, qui ont fait de la menace chinoise le principal argument pour justifier leur projet de fusion.

Les ambitions internationales sont dans l'ADN même de CRRC, né en 2015 du rapprochement des deux groupes publics CNR et CSR. A l'époque, ces derniers se partageaient l'immense marché chinois sans se faire de grande concurrence. Mais « *ils se livraient une guerre des prix fratricide lors des appels d'offres internationaux* », souligne Jean-François Dufour, directeur du cabinet DCA Chine-Analyse. « *En donnant naissance à CRRC, l'Etat actionnaire souhaitait à la fois mettre fin à certaines ventes à perte, multiplier les économies d'échelle et créer un champion national plus puissant pour attaquer les marchés étrangers* », explique Agatha Kratz, directrice associée chez Rhodium Group et spécialiste des investissements chinois à l'étranger.

Avec la bénédiction de Pékin, CRRC se jette donc sur tous les appels d'offres, cassant les prix, proposant de créer sur place ses usines d'assemblage ou encore s'inscrivant dans une offre chinoise « packagée » avec l'apport de financement et un ensemble de solutions d'infrastructures (lignes + trains + signalétique).

Premier producteur de matériel roulant

Désormais premier producteur de matériel roulant au monde, avec un chiffre d'affaires colossal de 26 milliards d'euros, CRRC revendique une présence dans 104 pays et régions, couvrant 83 % des pays équipés de lignes ferroviaires. Sur le site Internet de l'entreprise – qui n'a pas souhaité répondre à nos questions – défile la liste des derniers contrats remportés, comme celui pour équiper la ligne reliant le nouvel aéroport d'Istanbul ou la commande de trains légers interrégionaux de Buenos Aires. Il y a plus longtemps, CRRC avait remporté des premiers succès aux Etats-Unis, pour le renouvellement de rames de métro à Boston et à Chicago. « *La fusion a constitué un géant qui, depuis 2015, a assuré plus de 50 % des livraisons mondiales de locomotives électriques aussi bien que de rames à grande vitesse et de rames de métro. Le tout servi bien sûr par son marché domestique, mais pas seulement* », poursuit Jean-François Dufour.

Mais l'offensive internationale du constructeur ne roule pas toujours comme sur des rails. « *Aux Etats-Unis, il y a des réticences de plus en plus fortes concernant le matériel roulant chinois* », relève Agatha Kratz. Le métro de Washington a récemment décidé d'ajouter des garanties en matière de cybersécurité dans un appel d'offres pour des wagons de nouvelle génération, après les inquiétudes du Pentagone sur le risque de piratage et d'espionnage depuis des équipements de CRRC.

En Europe, la percée de CRRC est encore plus difficile. « *Alstom et Siemens sont encore très forts tandis que le chinois peine à faire homologuer et standardiser ses produits* », note l'experte. Si le constructeur a réussi à gagner quelques contrats en Serbie, en Macédoine ou en République tchèque, il a échoué à racheter le tchèque Skoda pour en faire sa tête de pont sur le Vieux Continent. Des arguments que reprend Bruxelles aujourd'hui pour estimer que la fusion Siemens-Alstom n'est pas indispensable.

Des revers à l'international

Dans les pays en développement, CRRC subit aussi des revers : « *En Malaisie, en Indonésie, en Thaïlande, au Mexique, il y a toute une série de projets qui sont retardés ou annulés* », pointe encore Agatha Kratz.

Au final, le développement à l'international de ce mastodonte de 180.000 salariés ne va pas aussi vite qu'il l'espérait. Sur les trois premiers trimestres de 2018, CRRC n'aurait, selon la presse chinoise, réalisé que 20 % de son objectif annuel, à 7 milliards de dollars de nouveaux contrats à l'étranger. Au premier semestre de l'an dernier, ses activités en dehors du marché domestique ont contribué à 9,6 % du chiffre d'affaires du groupe, soit moins qu'à l'époque de la fusion (11,1 % en 2015), relève Gary Wong, de Guotai Junan Securities.

Mais les ambitions du groupe demeurent intactes. « *La réalité de la menace pour l'industrie ferroviaire européenne est incontestable* », juge Jean-François Dufour, insistant sur la « *progression technologique évidente depuis dix ans* » du constructeur chinois. « *CRRC n'a certes pas encore réussi à vendre son TGV à l'étranger, mais ses équipements s'améliorent et vont devenir de plus en plus compétitifs*, abonde Agatha Kratz. *CRRC va en outre continuer à bénéficier d'énormes économies d'échelle et d'un soutien financier et politique sans faille de Pékin.* » ■

« Les interdictions par la Commission sont exceptionnelles »

Propos recueillis par ***Jean-Michel Gradt***
@ogrady99

3 QUESTIONS À... DAN ROSKIS
Avocat associé, responsable du département concurrence chez Eversheds Sutherland

DR

1 La Commission européenne devrait mettre son veto à la fusion Alstom-Siemens. Cela arrive-t-il souvent ?
Les interdictions d'opérations de concentration par la Commission européenne sont statistiquement exceptionnelles : il y en a eu 27 depuis septembre 1990 pour un total de 7.260 opérations notifiées. Sur les 1.796 concentrations notifiées entre janvier 2014 et décembre 2018, seulement 3 ont été interdites, soit 0,2 %.

Deux concentrations ont été interdites en 2017, dont le rapprochement entre Deutsche Börse et le London Stock Exchange, mais aucune en 2018. Parmi les exemples célèbres, on peut citer l'interdiction de l'acquisition de TNT Express par UPS ou celle, plus ancienne, du rachat de Honeywell par General Electric. Cette dernière décision avait d'ailleurs donné lieu à une vive polémique aux Etats-Unis, où le rapprochement entre les deux entreprises américaines avait été autorisé par le Department of Justice. Par ailleurs, les entreprises font parfois le choix de renoncer à leur projet sans attendre la décision finale de la Commission, lorsqu'il devient évident qu'une interdiction est inévitable.

2 Que pensez-vous des arguments mis en avant par la Commission ?
Ses principales préoccupations concernent les marchés de matériel roulant (locomotives, wagons, tramways...) et de signalisation. Selon la Commission, les concurrents n'auraient pas été en mesure de contrebalancer le pouvoir de marché de Siemens-Alstom. Leur rapprochement aurait ainsi, selon elle, pu entraîner une hausse des prix, une diminution du choix et un recul de l'innovation.

Pour leur défense, les constructeurs semblent avoir mis en avant la nécessité de voir émerger un champion européen capable de concurrencer le géant chinois CRRC. Mais en l'état des textes, le droit de la concurrence n'a pas pour objet de protéger les entreprises européennes face à la concurrence de groupes asiatiques ou américains. Dans le cadre du rapprochement évoqué, la Commission a exprimé ses doutes quant à la capacité concurrentielle de fournisseurs chinois en Europe dans un avenir proche. Le rejet de cet argument semblait dès lors inévitable.

3 Les deux constructeurs ont-ils des voies de recours ?
Ils peuvent introduire un recours en annulation devant le Tribunal de l'Union européenne dans un délai de deux mois à compter de la décision de la Commission. Ces procédures peuvent durer plusieurs années. Ainsi, l'annulation par le Tribunal de la décision UPS-TNT Express est intervenue plus de quatre ans après le veto à leur rapprochement. Cette procédure a été étendue de deux ans suite à l'introduction d'un appel par la Commission. Entre-temps, FedEx a acquis TNT...

En cas de succès de leur recours, les parties peuvent demander des dommages et intérêts. La Commission a ainsi été condamnée à verser 50.000 euros à Schneider pour avoir interdit à tort son rapprochement avec Legrand en 2001. Au vu des délais et des montants alloués, même s'ils devaient gagner leur recours, ce serait une victoire à la Pyrrhus pour Alstom et Siemens. ■

Top départ pour le futur Rafale européen

DÉFENSE

La ministre française des Armées et la ministre allemande de la Défense sont en visite chez Safran à Gennevilliers ce mercredi.

Elles vont confirmer les premiers financements pour le futur avion de combat franco-allemand.

Anne Bauer
@annebauerbrux

La coopération franco-allemande dans la défense dépasse le stade des déclarations pour s'inscrire dans le concret. La ministre française des Armées, Florence Parly, et la ministre allemande de la Défense, Ursula von der Leyen, seront ce mercredi après-midi chez Safran à Gennevilliers (Hauts-de-Seine) pour signer les premiers chèques du Système de combat aérien du futur (SCAF). Rarement un projet aussi structurant pour l'avenir de la sécurité européenne n'aura été mené d'aussi bon train, souligne Florence Parly. Et ce, en dépit du scepticisme des milieux de la défense française, échaudés par des décennies d'alignement de la politique de défense allemande sur les Etats-Unis et l'Otan.

Les premières déclarations d'Angela Merkel et d'Emmanuel Macron sur la nécessité de faire ensemble un avion de nouvelle génération pour remplacer les Rafale français et les Typhoon allemands remontent à janvier 2017. La semaine dernière, l'Allemagne a écarté le F-35 de Lockheed Martin de la compétition pour remplacer ses vieux Tornado, un geste fort pour témoigner de la sincérité de son engagement en faveur du maintien d'une aéronautique européenne. Comme l'Espagne devrait rejoindre le projet SCAF en février prochain, un axe Berlin-Paris-Madrid se dessine pour résister aux adeptes de l'avion de chasse américain.

Un immense défi

A Gennevilliers, les ministres vont notifier à Dassault et Airbus un premier marché d'architecture et de concept du SCAF, doté de 65 millions d'euros sur vingt-quatre mois. Il s'agit d'imaginer un avion doté de plus de furtivité, de plus d'énergie et surtout davantage mis en réseau, capable de passer outre les défenses aériennes de longue portée avec ses auxiliaires, drones de reconnaissance, de brouillage ou même de frappes.

Toutefois, sans moteur, l'indépendance aéronautique militaire serait une illusion. Aussi Florence Parly va-t-elle annoncer dès ce mercredi un premier contrat de recherche doté de 115 millions d'euros sur la période 2019-2024 pour Safran, afin d'étudier les parties chaudes du moteur du futur avion de combat de nouvelle génération. Safran et le motoriste allemand MTU vont de leur côté officialiser leur partenariat pour développer et produire le nouveau moteur du SCAF. Une collaboration fondée sur la logique « best athlete » – chacun est missionné pour ce qu'il sait le mieux faire – afin d'éviter les erreurs du passé, comme lors de la fabrication du turbopropulseur TP400 de l'avion de transport militaire A400M.

Safran Aircraft Engines, la division moteur de Safran, aura la responsabilité de l'ensemble de la conception et de l'intégration du moteur, tandis que MTU Aero Engines sera leader pour les services. Safran sera chargé des parties « chaudes » du moteur, notamment la chambre de combustion, la turbine haute pression et la post-combustion ; MTU sera responsable des parties « froides » : turbine et compresseurs basse pression. Les deux groupes ont aussi créé une société commune, AES, pour développer ensemble le calculateur et les logiciels de contrôle des moteurs.

> Paris et Berlin tablent sur des premiers démonstrateurs entre 2025 et 2027.

Pour Safran, le défi est immense. Le groupe d'aéronautique et de défense, qui produit et entretient le moteur M88 du Rafale, n'a pas conçu de moteur d'avion de chasse depuis les années 1980. Or, pour passer de la poussée de 7,5 tonnes du Rafale à plus de 9 tonnes pour le futur avion de combat, il lui faudra trouver de nouveaux matériaux résistants à des températures de plus de 2.000 degrés. Philippe Petitcolin, directeur général de Safran, présentera aux ministres l'une des nouvelles plates-formes de recherche destinées à relever le défi. Le groupe inaugure à Gennevilliers un nouveau bâtiment doté d'équipements de haute technologie pour développer des aubes de turbines à très haute performance.

Le compte à rebours a démarré. Pour l'admission dans les forces armées d'un nouvel avion de combat en 2040, Paris et Berlin tablent sur des premiers démonstrateurs du moteur d'un côté et de l'avion de l'autre entre 2025 et 2027. Les chèques déjà signés ne sont toutefois que des hors-d'œuvre. Paris et Berlin devraient consacrer au moins 3 milliards d'euros aux futurs démonstrateurs. ■

BMVg/Sönke Dwenger/Acti/Sipa

La ministre allemande de la Défense, Ursula von der Leyen, et la ministre française des Armées, Florence Parly.