

Document 4. Les leçons du refus de la fusion

Les leçons du rejet de la fusion Alstom-Siemens

L'avis négatif de Bruxelles concernant la [fusion Alstom-Siemens](#), le 6 février, a plongé dans la stupeur et l'incompréhension les dirigeants politiques de l'Allemagne et de la France. Pour le premier ministre français Edouard Philippe : « c'est une mauvaise décision. C'est un mauvais coup à l'industrie européenne ». De son côté le ministre allemand de l'Économie, Peter Altmaier, a [vivement regretté](#) la décision de Margrethe Vestager, la commissaire à la concurrence danoise de la Commission européenne.

Maintenant que la décision est tombée, quelles leçons retenir de cette décision ? Doit-on comme la classe politique française et allemande vouer la Commission européenne aux gémonies ? Et cela au risque de renforcer le sentiment anti-européen à quelques mois des élections européennes ?

Un projet contesté dès l'origine

C'est à l'automne 2017 que les noces du français Alstom avec son meilleur ennemi européen, l'allemand Siemens, [furent annoncées](#). À l'époque, pour le président Emmanuel Macron et son gouvernement, cette fusion devait permettre de créer un « Airbus du ferroviaire » et de renforcer l'industrie européenne face à la concurrence chinoise tant redoutée. À l'époque, Alstom sortait tant bien que mal d'une situation difficile et défrayait déjà la chronique.

Avant le cas de l'usine de Belfort (site historique de fabrication des premières motrices de TGV) et l'arrêt programmé de la production de locomotive annoncé en septembre 2016, il y avait eu en 2014 [le rachat par l'américain General Electric](#) des activités énergétiques d'Alstom. Cette cession a eu des conséquences désastreuses pour GE Hydro (ex Neypic).

Avec le projet de fusionner Alstom avec Siemens, l'État français semblait reprendre la main sur l'avenir de son champion national. Après une politique à court terme de sauvetage, le projet de fusion allait enfin permettre l'émergence d'un véritable État-stratège, avec une vision à long terme et européenne.

Pourtant, cette vision idyllique n'était pas partagée par tous, et notamment les syndicats. Que ce soit pour la CFDT comme pour la CGT, l'inquiétude était forte à l'annonce de ce futur mariage. Malgré ces quelques réserves le projet de fusion continua son chemin jusqu'au véto de la Commission européenne.

Une décision qui va à l'encontre des intérêts de l'Europe ?

Dans un [entretien au Figaro](#), le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, a accusé Bruxelles de servir les intérêts de la Chine au lieu de défendre ceux des Européens : « il existe un champion mondial chinois du rail, il n'y aura pas de champion européen. La Commission en porte la responsabilité : au lieu de servir l'intérêt de l'Europe, elle sert celui de la Chine ». Sous-entendu : si on voulait précipiter les français dans les bras des eurosceptiques à la veille des élections européennes, on ne pourrait pas faire mieux.

Derrière la volonté de fusionner Alstom avec Siemens, il y a l'idée, non démontrée, que pour être compétitif et gagner sur les marchés internationaux il faudrait être un géant mondial. Ainsi, pour gagner la bataille mondiale du rail il faudrait grossir à tout prix et donc fusionner nos champions. En guise de démonstration nous n'avons que des affirmations journalistiques du style : « Face au colosse américain et au rouleau compresseur chinois l'Europe va-t-elle enfin se doter d'une politique industrielle qui protège ses marchés et ses emplois ? », repéré dans l'[éditorial du Figaro](#) du 7 février.