

DÉCISION DE LA COMMISSION**du 7 juillet 2004****concernant les mesures d'aide mises à exécution par la France en faveur d'Alstom***[notifiée sous le numéro C(2004) 2532]***(Le texte en langue française est le seul faisant foi.)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2005/418/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément auxdits articles ⁽¹⁾, et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

I. PROCÉDURE

(1) À la suite de la parution d'articles de presse au cours de l'été 2003, la Commission a demandé à la France de lui fournir des informations concernant l'offre d'achat faite par le groupe public nucléaire Areva pour la branche «Transmission et distribution» (ci-après «T & D») du groupe Alstom, ainsi que d'autres informations concernant un ensemble de mesures en faveur du groupe Alstom alors en grande difficulté financière.

(2) Par courrier des 8 et 14 août 2003, la France a informé la Commission qu'elle avait conclu un accord le 2 août 2003 avec le groupe Alstom et 32 banques afin qu'il soit octroyé au groupe français, au bord du dépôt de bilan, un ensemble de mesures de soutien qui s'inscrivaient dans le cadre d'un plan de sauvetage et de restructuration de l'entreprise.

(3) Par courrier du 27 août 2003, la Commission a informé la France qu'elle envisageait d'utiliser la procédure d'injonction de suspension à l'égard de certaines des mesures d'aide prévues. Par courrier du 28 août 2003, la Commission a sollicité des informations complémentaires sur une série de mesures connexes qui ne faisaient pas partie de l'ensemble communiqué par la France.

(4) Les réponses de la France aux courriers de la Commission ont été reçues le 4 septembre 2003. Le 10 septembre 2003, la France a sollicité une prolongation de délai pour répondre aux questions qui lui avaient été adressées par la Commission le 28 août 2003, concernant les mesures connexes. La Commission a rejeté cette demande par courrier du 15 septembre 2003.

(5) Plusieurs réunions de travail se sont tenues entre la France et la Commission en septembre 2003, à l'occasion desquelles des documents de travail ont été remis à la Commission par la France.

(6) Par décision du 17 septembre 2003, la Commission a ouvert la procédure formelle d'examen de l'article 88, paragraphe 2, du traité à l'encontre de l'ensemble des mesures communiquées, ainsi qu'à l'encontre des mesures connexes.

(7) Par ailleurs, la Commission a constaté que les conditions étaient réunies pour qu'il soit enjoint à la France de ne pas mettre à exécution sa prise de participation dans le capital du groupe Alstom, de même que sa souscription à un prêt subordonné. La Commission a décidé de donner habilitation au membre de la Commission en charge des questions de concurrence, en accord avec le président de la Commission, pour adopter et notifier à la France une injonction de suspension de certaines aides, au plus tard le 22 septembre 2003, sauf à ce que la France s'engage publiquement à ne pas participer à des financements qui impliqueraient automatiquement et de manière irréversible une participation aux fonds propres du groupe Alstom, sans approbation préalable de la Commission conformément aux règles applicables en matière d'aides d'État.

(8) Le 19 septembre 2003, la France a adressé à la Commission un nouveau projet d'accord encore en cours de négociation entre Alstom, ses banques créancières et l'État, qui devait se substituer à l'accord du 2 août 2003. Par courrier en date du 22 septembre 2003, la Commission a pris acte de ces éléments et a indiqué à la France que les conditions posées par la Commission le 17 septembre 2003 ayant été satisfaites, il n'y avait plus lieu de mettre en œuvre l'injonction de suspension visée par l'habilitation.

⁽¹⁾ JO C 269 du 8.11.2003, p. 2 et 15.

- (9) Un accord définitif a été notifié à la Commission le 26 septembre 2003. Il était précisé que les détails du plan modifié lui seraient adressés ultérieurement.
- (10) Par décision du 15 octobre 2003, la Commission a procédé à l'extension de l'ouverture de la procédure formelle d'examen prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité à l'encontre des nouvelles mesures communiquées ⁽²⁾.
- (11) Les décisions de la Commission des 17 septembre et 15 octobre 2003 ont fait l'objet d'une publication conjointe au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽³⁾. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur les mesures en cause.
- (12) Par courrier du 31 octobre 2003, la Commission a adressé à la France une demande de renseignements complémentaires. Le 11 novembre 2003, la Commission a adressé un courrier à la France afin de lui faire observer certains retards pris dans la communication des pièces nécessaires à l'appréciation de la Commission.
- (13) Par courrier des 24 et 25 novembre 2003, la France a adressé à la Commission une première série d'informations concernant la cession de l'activité «T & D» d'Alstom, et les mesures connexes.
- (14) Suite à un rappel en date du 2 décembre 2003, la Commission a reçu, le 5 décembre 2003, un courrier contenant des informations complémentaires aux communications des 8 août, 14 août et 26 septembre 2003, ainsi que la réponse aux questions complémentaires de la Commission en date du 31 octobre 2003.
- (15) Par courrier du 3 décembre 2003, la Commission a demandé à la France de lui apporter de nouvelles précisions concernant les mesures connexes.
- (16) Entre le 3 et le 8 décembre 2003, la Commission a reçu communication de 46 avis de parties tierces intéressées. Ces avis ont été adressés à la France, pour commentaires, par courriers des 22 décembre 2003, 12 et 16 janvier 2004.
- (17) Par courrier du 24 décembre 2003, la France a demandé que lui soit accordé un délai complémentaire de vingt jours ouvrables, pour répondre aux questions additionnelles de la Commission du 3 décembre 2003. La Commission a accepté cette demande par courrier du 13 janvier 2004.
- (18) Par courrier du 12 janvier 2004, la Commission a informé la France que l'expert indépendant retenu par la Commission, suite à l'appel d'offres qu'elle avait organisé pour l'assister dans l'analyse du plan de restructuration d'Alstom, était la société BearingPoint France SAS.
- (19) Par courrier du 22 janvier 2004, la France a sollicité un nouveau report de délai d'environ un mois, pour répondre aux commentaires des tiers intéressés. Ce report a été accepté par la Commission par courrier du 27 janvier 2004.
- (20) Le 30 janvier 2004, la Commission a adressé à la France une demande d'informations complémentaires concernant notamment le périmètre de la cession de la branche T & D d'Alstom, à laquelle il a été répondu par courrier du 16 février 2004.
- (21) Le 11 février 2004, la France a répondu au courrier de la Commission du 3 décembre 2003 qui concernait les mesures connexes. Certaines de ces informations étant encore partiellement incomplètes, la Commission a demandé de nouvelles précisions à la France par courrier du 19 février 2004. Par courrier du 9 mars 2004, la France a communiqué les informations demandées.
- (22) Par courrier du 10 mars 2004, la Commission a rappelé à la France qu'elle restait en attente de sa réponse concernant ses commentaires sur les avis des tiers, qu'elle s'était engagée à communiquer pour le 1^{er} mars au plus tard. La réponse de la France, à laquelle étaient joints des éléments concernant certains réaménagements du plan de restructuration initialement envisagé, a été adressée à la Commission par courrier du 15 mars 2004.
- (23) Au cours des mois d'avril et mai 2004, plusieurs réunions de travail entre la France et la Commission se sont succédé, l'objectif étant de débattre d'un aménagement du montage financier initialement proposé par la France ainsi que des mesures compensatoires nécessaires pour l'approbation des aides. Au terme de ces entretiens, deux courriers, en date des 21 et 26 mai 2004, ont été adressés par la France à la Commission, par lesquels la France a pris un certain nombre d'engagements concernant les mesures en cause et communiqué les aménagements aux mesures initialement prévues. Des informations additionnelles ont été adressées par la France à la Commission par courriers des 7, 9, 10, 18 et 25 juin 2004.

II. DESCRIPTION

1. Le groupe Alstom

- (24) Alstom est une société anonyme de droit français cotée sur les places de Paris, Londres et New York. Au cours de l'exercice 2002/2003, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 21,4 milliards d'euros, un résultat opérationnel négatif de 507 millions d'euros et une perte nette de 1,38 milliard d'euros. Au 31 mars 2003, Alstom employait quelque 110 000 personnes réparties dans 70 pays, dont 62 000 en Europe.

⁽²⁾ Décision de la Commission du 15 octobre 2003, communiquée à la France par lettre du 15 octobre 2003.

⁽³⁾ Voir note 1 de bas de page.

- (25) Avant la restructuration en cours, Alstom exerçait des activités de conception, de fabrication et de maintenance de produits et de systèmes dans quatre domaines: l'énergie (ci-après, le secteur «Power»), la transmission et la distribution (ci-après, le secteur «T & D»), le transport ferroviaire (ci-après, le secteur «Transport») et la construction navale (ci-après, le secteur «Marine»):
- au cours de l'exercice 2002/2003, le secteur «Power» a généré un chiffre d'affaires de 10,9 milliards d'euros et employait 46 000 personnes dans le monde,
 - le secteur «T & D», cédé en grande partie au groupe français Areva le 25 septembre 2003, a réalisé en 2002/2003 avant sa cession, un chiffre d'affaires de 3,6 milliards d'euros avec 28 000 personnes,
 - toujours pour l'exercice 2002/2003, le secteur «Transport» a réalisé un chiffre d'affaires de 5 milliards d'euros et employait 28 500 personnes,
 - enfin, le secteur «Marine» a généré un chiffre d'affaires de 1,5 milliard d'euros pour ce même exercice 2002/2003 et employait 4 500 personnes.
- (26) Au cours de l'exercice 2003/2004, le chiffre d'affaires d'Alstom s'est élevé à 16,7 milliards d'euros, en recul de 10 % par rapport à l'exercice 2002/2003 sur une base comparable. Nonobstant un résultat opérationnel positif de 300 millions d'euros (marge opérationnelle de 1,8 %), la perte nette d'Alstom a augmenté pour atteindre 1,86 milliard d'euros, dont 655 millions dus à des frais de restructuration et 460 millions dus aux frais financiers.
- (27) L'évolution des résultats opérationnels par secteur est présentée dans le tableau 1.

Tableau 1

Données sur l'entreprise

	(chiffre d'affaires et résultat opérationnel en millions d'euros)			
	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
Chiffre d'affaires annuel	24 550	23 453	21 351	16 688
Résultat opérationnel	1 151	941	(507)	300
dont Power	448	572	(690)	178
T & D	275	226	227	136
Transport	266	101	(24)	64
Marine	80	47	24	(19)
Corporate	(41)	(35)	(44)	(59)
Salariés	143 014	118 995	109 671	78 811

2. Les difficultés d'Alstom avant le plan de restructuration

- (28) La France explique que les difficultés d'Alstom ont été engendrées par l'accumulation de plusieurs facteurs. Le groupe a souffert en premier lieu de l'atonie générale de l'économie après les événements du 11 septembre 2001. La France fait par ailleurs observer que la libéralisation de certains marchés (notamment celui de l'électricité et, dans une moindre mesure, celui des transports) a été un facteur additionnel de difficultés pour l'entreprise.
- (29) Le groupe a en outre subi le contrecoup de graves problèmes techniques qui ont touché les grosses turbines à gaz GT24 et GT26, achetées au groupe suédois ABB. Alstom a également été confronté à des difficultés liées à la vente de trains au Royaume-Uni. Enfin, l'entreprise a souffert d'une absence de commandes de navires de croisière dans les années 2001/2002 et 2002/2003 et des pertes occasionnées par le dépôt du bilan de *Renaissance Croisiers*.
- (30) À compter du printemps 2003, le groupe Alstom, après avoir annoncé ses difficultés et le montant de ses pertes, a été victime d'une profonde crise de confiance. Le niveau des commandes a diminué car les clients n'étaient plus assurés que l'entreprise puisse remplir ses obligations dans les années à venir. Les fournisseurs ont imposé des conditions de paiement plus rigoureuses et les établissements financiers ont décidé de réduire le montant des cautions sur les commandes enregistrées par Alstom.
- (31) En outre, à la suite des événements du 11 septembre 2001, plusieurs compagnies d'assurances ont réduit leurs risques envers leurs clients et ont imposé à Alstom des conditions plus strictes pour l'octroi des cautions. Or, pour rester actif sur ses marchés, Alstom est tributaire de l'obtention de cautions garantissant la bonne exécution des contrats à long terme. Sans ces garanties, Alstom est dans l'incapacité de faire face à de nouvelles commandes.

3. Le plan de restructuration

La réorganisation industrielle

(32) En mars 2002, un premier plan de relance des activités d'Alstom («Restore value») a été décidé, mais il n'a été que partiellement mis en œuvre. Un second plan, intégrant les projets initiaux mais plus ambitieux, a été arrêté en mars 2003 puis modifié et renforcé en janvier 2004. Ce second plan est considéré par la France comme le plan de restructuration qui doit couvrir la période comprise entre l'exercice 2002/2003 et l'exercice 2005/2006. Il prévoit trois trains de mesures: des cessions visant à recentrer les activités du groupe sur les métiers clés, une réorganisation industrielle, une restructuration financière.

Les cessions

(33) Concernant le premier train de mesures relatif au recentrage des activités du groupe sur ses métiers clés, Alstom a procédé à des cessions qui ont entraîné une réduction du chiffre d'affaires du groupe de 4,3 milliards d'euros (– 20 % par rapport à 2002/2003), et une diminution de ses effectifs de 30 000 personnes (– 27 %).

Les cessions ont été les suivantes:

- les activités «Turbines industrielles» ont été cédées à Siemens en avril 2003; elles ont rapporté 950 millions d'euros nets. Ces activités ont généré un chiffre d'affaires de 1,25 milliard d'euros en 2002/2003 (environ 6 % du chiffre d'affaires d'Alstom), pour un effectif de 6 000 salariés ⁽⁴⁾,
- l'activité «T & D», excepté le segment «Power Conversion», a été cédée à Areva en septembre 2003, ce qui a rapporté 920 millions d'euros nets; les activités cédées ont généré un chiffre d'affaires de 3 milliards d'euros en 2002/2003 (environ 14 % du chiffre d'affaires d'Alstom), pour un effectif de 24 000 salariés ⁽⁵⁾,
- des biens immobiliers ont été vendus pour un total de 415 millions d'euros (267 millions d'euros avant mars 2003 et 148 millions d'euros entre mars et août 2003); d'autres ventes additionnelles pour un montant de 50 millions d'euros étaient encore en cours de négociation en décembre 2003.

⁽⁴⁾ Vente autorisée par la Commission par une décision du 10 juillet 2003 déclarant la compatibilité avec le marché commun d'une concentration (affaire N IV/M.3148 — Siemens/Alstom Gas and Steam Turbines) sur la base du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil (JO C 207 du 3.9.2003, p. 25).

⁽⁵⁾ Vente autorisée par la Commission par une décision du 19 décembre 2003 déclarant la compatibilité avec le marché commun d'une concentration (affaire N IV/M.3296 — Areva/Alstom T & D) sur la base du règlement (CEE) n° 4069/89 du Conseil (JO C 16 du 22.1.2004, p. 34). Après cette transaction, Areva a proposé de racheter aussi les actifs «T & D» d'Alstom en Inde (qui ne faisaient pas partie de la transaction précédente) pour la somme totale de 22,31 millions d'euros.

(34) Le second train de mesures comprend une réorganisation industrielle des métiers clés d'Alstom en trois secteurs dont le chiffre d'affaires total est estimé à 16 milliards d'euros en 2005/2006:

- le secteur «Power», composé du sous-secteur «Power Turbo-Systems» (turbines à gaz et à vapeur) dont le chiffre d'affaires est estimé à 3,6 milliards d'euros, du sous-secteur «Power Service» dont le chiffre d'affaires est estimé à 3,1 milliards d'euros, et du sous-secteur «Power Environment» (chaudières et turbines hydrauliques) dont le chiffre d'affaires est estimé à 3,1 milliards d'euros,
- le secteur «Transport» dont le chiffre d'affaires est estimé à 5,5 milliards d'euros,
- le secteur «Marine» dont le chiffre d'affaires est estimé à 1 milliard d'euros.

Le chiffre d'affaires total comprend également le secteur «Power Conversion» (chiffre d'affaires de 0,5 milliard d'euros), la partie «Corporate» (0,2 milliard d'euros), et un ajustement négatif au niveau agrégé («corporate buffer») de 1 milliard d'euros.

(35) Dans chacun de ces secteurs, les efforts de restructuration se poursuivront de la façon suivante:

- une réorganisation opérationnelle des sous-secteurs «Power Environnement» et «Power Turbo-Systems», comportant le redimensionnement ou la fermeture de certains sites, principalement destinée à réduire les effectifs et à rationaliser l'implantation géographique,
- le retrait des activités «Turbines industrielles à vapeur» (IST) (sous-secteur «Power Turbo-Systems») et la cessation des activités du site français de La Courneuve,
- une réorganisation industrielle du secteur «Transport», comportant le redimensionnement ou la fermeture de certains sites ainsi que des réductions d'effectifs,
- une réduction d'activité dans le secteur «Marine», après la fermeture des chantiers navals de Saint-Malo, décidée début 2003. Sur le site principal de Saint-Nazaire, il est prévu de réduire les effectifs par des départs en retraite anticipée.

(36) Le tableau 2 résume les conséquences de ces mesures sur chaque segment d'activités pour les trois exercices financiers concernés (2003 à 2006). Pour les années suivantes, les économies attendues de ces restructurations devraient s'élever annuellement à [...] ⁽⁶⁾ millions d'euros par an.

⁽⁶⁾ Des parties de ce texte ont été omises afin de garantir qu'aucune information confidentielle ne soit communiquée. Ces parties sont indiquées par des points de suspension entre crochets. Pour conserver la lisibilité de la décision, certaines de ces parties sont remplacées par une version non confidentielle dans une note signalée par un astérisque. Ici, lire «de l'ordre de 500».

Tableau 2

Aperçu de la réorganisation des activités sur trois ans

	Réductions d'effectifs (unités)	Frais de restructuration (en millions d'euros)	Économies attendues (en millions d'euros)
Power Environnement	[...]	[...]	[...]
Power Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]
Power Conversion	[...]	[...]	[...]
T & D		[...]	
Power Services + IST	[...]	[...]	[...]
Transport	[...]	[...]	[...]
Marine	[...]	[...]	[...]
Corporate	[...]	[...]	[...]
Total	[...]	[...] (*)	[...]

(*) Lire «de l'ordre de 950».

Restructuration financière

- (37) S'agissant du troisième train de mesures, la restructuration financière, il prévoit un montage financier comprenant des interventions d'Alstom, de l'État et de banques.
- (38) Un premier montage avait été finalisé le 2 août 2003. Suite à l'ouverture de la procédure formelle d'examen par la Commission, la France a communiqué, le 26 septembre 2003, un accord sensiblement modifié qui ne contenait plus de mesures impliquant une participation de l'État aux fonds propres du groupe Alstom de façon automatique et irréversible, sans une approbation préalable de la Commission, telle que l'impose la réglementation communautaire en matière d'aides d'État. Ce nouvel accord, dont les termes sont décrits ci-après, est venu se substituer à celui du 2 août 2003.
- (39) L'accord comprend tout d'abord (mesure 1) un engagement de l'État à souscrire à une émission de titres subordonnés à durée déterminée remboursables en actions (TSDDRA) réservés à l'État pour un montant de 300 millions d'euros. Ces titres ont une parité de 1 TSDDRA pour 1 action et ont été souscrits au prix de 1,25 euro. Ils ont une durée de vingt ans et portent intérêt à un taux fixe de 2 % par an jusqu'à la décision de la Commission. Ces titres sont des dettes subordonnées, juniors par rapport aux autres dettes subordonnées dont les obligations remboursables en actions (ORA), les prêts subordonnés à durée déterminée (PSDD) et les titres subordonnés à durée déterminée (TSDD) (7).
- (40) La conversion est soumise à la clause de conditionnalité suivante: «Les TSDDRA émis par la société et souscrits par l'État seront remboursés en actions ordinaires de celle-ci à concurrence d'une action ordinaire de 1,25 euro de valeur nominale par TSDDRA, sous la seule condition de l'obtention d'une décision de la Commission européenne déclarant que la souscription par l'État des TSDDRA émis par Alstom et leur remboursement en actions constituent une aide d'État compatible avec le marché commun, ou ne constituent pas une aide d'État. Ce remboursement en actions interviendra automatiquement et de plein droit le premier jour ouvrable suivant la réception par l'État de la décision de la Commission.»
- (41) L'État s'est engagé à ne pas céder ni les TSDDRA ni les actions susceptibles de résulter de leur remboursement avant le rétablissement complet de la société.
- (42) Pour leur part, les banques se sont engagées irrévocablement à souscrire à une augmentation de capital, approuvée lors de l'assemblée générale du 18 novembre 2003 et qui leur est réservée, de 300 millions d'euros pour un prix d'émission de 1,25 euro par action.
- (43) Il est également prévu dans l'accord l'octroi de facilités de trésorerie à court terme pour un total de 1,5 milliard d'euros (mesure 2). L'État, directement ou par l'intermédiaire de la Caisse des dépôts et consignations (CDC), s'est engagé à renouveler les billets de trésorerie souscrits pour 300 millions d'euros jusqu'à l'expiration d'un délai de douze mois courant à compter de la dernière émission intervenue avant le 8 février 2004 et à souscrire jusqu'à 900 millions d'euros additionnels de billets de trésorerie. L'engagement de l'État pour les facilités de trésorerie s'est donc élevé à 1,2 milliard d'euros.

(7) Voir considérants 47, 48 et 49 la description de ces dettes.

- (44) Les 900 millions additionnels ont été souscrits en totalité, puis remboursés par Alstom. Le 23 décembre 2003, l'entreprise a remboursé 800 millions d'euros grâce aux revenus du financement à long terme (TSDDRA, TSDD et PSDD) décrits aux considérants 39, 47 et 48, et 100 millions d'euros en janvier 2004 avec les revenus de la vente de la branche «T & D» à Areva.
- (45) Les banques contribuent pour leur part à hauteur de 300 millions d'euros de billets de trésorerie et s'engagent à renouveler cette contribution jusqu'à l'expiration d'un délai de douze mois courant à compter de la dernière émission intervenue avant le 8 février 2004.
- (46) L'accord prévoit également (mesure 3) l'émission par les banques d'une ligne syndiquée de cautions de 3,5 milliards d'euros, dont 65 %, soit 2,275 milliards d'euros, contre-garantis par l'État. Ce système de cautions devait fonctionner jusqu'à l'épuisement de l'encours de 3,5 milliards d'euros. La durée des contrats commerciaux ainsi couverts ne peut excéder sept ans. La contre-garantie a été mise en place par le biais de la Caisse française de développement industriel (CFDI), appartenant au groupe Banques Populaires. Il est à noter que dans ses références à cette mesure, la France considère cette contre-garantie comme octroyée par l'État.
- (47) La quatrième mesure est un prêt subordonné à durée déterminée (PSDD) pour une durée de cinq ans à hauteur de 1,5 milliard d'euros, dont 300 millions devraient être apportés par l'État et 1,2 milliard souscrit par les banques (mesure 4). Dans ses commentaires en date du 5 décembre 2003, la France a indiqué que ce prêt avait été finalement octroyé par la CFDI. L'État s'est limité à garantir la CFDI pour le montant du prêt. Le PSDD est rémunéré à Euribor + 450 points de base, dont 300 points de base payables à la fin de chaque période d'intérêt et 150 points de base capitalisés et payables in fine. Ce prêt constitue une dette subordonnée, cependant senior par rapport aux TSDDRA, aux TSDD et aux ORA.
- (48) La France s'est engagée de manière irrévocable à souscrire à une émission réservée à l'État de titres subordonnés à durée déterminée (TSDD) pour une valeur de 200 millions d'euros et une durée de quinze ans (mesure 5, ancienne mesure 4 bis). Ces TSDD seront rémunérés au taux de référence augmenté de 500 points de base l'an, dont 350 points de base l'an payables annuellement à terme échu et 150 points de base l'an capitalisés et payables in fine. Ils sont subordonnés aux ORA, aux PSDD et/ou chirographaires.
- (49) Les banques ont garanti, en plus des interventions déjà exposées, le placement d'une émission originellement fixée à 1 milliard d'euros en obligations remboursables en actions (ORA), avec droit préférentiel de souscription en faveur des actionnaires actuels de la société. Les ORA, dont le montant a été finalement fixé à 900 millions d'euros, seront remboursables en actions après cinq ans à compter de la date de lancement de l'opération. Les conditions de cette émission sont les suivantes: un coupon de 2 % capitalisé à la fin de l'année 2004, une parité de 1 ORA pour 1 action, un prix de souscription de 1,40 euro, plus une prime d'émission de 10 à 20 %. Ces dettes sont subordonnées aux PSDD, mais seniors par rapport aux TSDDRA et TSDD.
- (50) Le tableau 3 donne une vue d'ensemble des mesures comprises dans le montage financier visant au soutien d'Alstom, tel que communiqué par la France le 26 septembre 2003, en remplacement de l'accord du 2 août 2003.

Tableau 3

Description du montage financier — version de septembre 2003

(montants en milliards d'euros)		
Mesure	Banques/Investisseurs	Engagements de l'État ⁽¹⁾
Augmentation de capital I	0,30	—
TSDDRA (mesure 1)	—	0,30
Liquidités à court terme (mesure 2)	0,30	1,20
Cautions à hauteur de 3,5 milliards (mesure 3)	3,5	Contre-garanties pour 65 % soit 2,275
PSDD (mesure 4)	1,20	Garantie en faveur de la CFDI sur 0,30
TSDD (mesure 5)	—	0,20
ORA	0,90	—

⁽¹⁾ Terminologie utilisée par la France et reprise dans les protocoles d'accords d'août et septembre 2003, ainsi qu'en mai 2004.

- (51) En mai 2004, la France a informé la Commission de modifications relatives au montage financier qui vient d'être décrit, qui seront mises en œuvre par l'État et les banques au cours de l'été 2004. Le nouveau montage comporte deux modifications des mesures existantes ainsi qu'une nouvelle mesure.
- (52) En premier lieu, la contre-garantie de l'État sur la ligne syndiquée de cautions (mesure 3) sera libérée et repositionnée dans un mécanisme de garantie qui couvrira une nouvelle ligne syndiquée de cautions représentant un encours de 8 milliards d'euros, émise par les banques. Cette nouvelle ligne de cautions comprend le mécanisme de garantie suivant: les pertes seront couvertes en premier rang par un collatéral en cash de 700 millions d'euros mis en place par l'entreprise. En second rang, les pertes seront couvertes par une garantie de 1,3 milliard d'euros dans laquelle participent par passu l'État pour 1,25 milliard d'euros et les banques pour 50 millions d'euros. Les pertes au-delà de 2 milliards d'euros ne bénéficieront plus de garantie et seront totalement supportées par les banques émettrices des cautions. La période d'émission de cautions sur cette ligne syndiquée est de deux ans à compter de son ouverture, prévue pour l'été 2004. Durant cette période, d'une part, l'amortissement des cautions existantes résultant de l'achèvement et de la livraison des produits par Alstom entraînera une diminution de l'encours de la ligne de cautions. D'autre part, durant cette même période, la ligne sera réalimentée par d'autres cautions, dans la limite du plafond de 8 milliards d'encours. Une fois la période d'émission de cautions terminée et la réalimentation interdite, l'encours de la ligne se réduira en fonction des amortissements de cautions. Parallèlement, les garanties s'amortiront de sorte qu'elles restent à tout moment au moins égales à 25 % de l'encours de la ligne de cautions. La garantie de second rang de 1,3 milliard d'euros s'amortit par priorité, la garantie de premières pertes de 700 millions d'euros s'amortissant ensuite. En conséquence, le risque d'appel pour l'État devrait devenir nul à compter de fin 2008/début 2009, contre fin 2011/début 2012 dans le mécanisme antérieur dans lequel la contre-garantie de l'État ne bénéficiait pas d'un amortissement prioritaire. Il faut mentionner que l'encours de 8 milliards d'euros ne représentera pas uniquement une émission de nouvelles cautions. En effet, la totalité des cautions émises par les banques après septembre 2003 et ne jouissant donc plus de la contre-garantie de l'État à hauteur de 65 %, et, sous certaines conditions et de manière limitée, les cautions émises avant septembre 2003, pourront être apportées au sein de cette nouvelle ligne syndiquée de 8 milliards d'euros, et donc bénéficier du mécanisme de garantie correspondant.
- (53) En deuxième lieu, la France s'engage à convertir en capital au cours de l'été 2004 ses créances envers Alstom se composant du PSDD de 300 millions d'euros (mesure 4) détenu par la CFDI et du TSDD de 200 millions d'euros (mesure 5). Les banques auront également la possibilité de convertir une partie de leurs créances sur Alstom en capital.
- (54) Une augmentation de capital additionnelle aura lieu au cours de l'été 2004 à hauteur de 1 à 1,2 milliard d'euros (mesure 6). L'État y participera de façon proportionnelle à sa participation dans le capital, qui résultera de la conversion des TSDDRA, c'est-à-dire pour un pourcentage qui devrait être compris entre 17 et 18,5 %. En conséquence, le montant souscrit par l'État sera compris entre 170 et 222 millions d'euros. Le solde sera placé sur le marché avec souscription ferme d'un syndicat de banques. Cette augmentation de capital servira notamment à obtenir les 700 millions d'euros nécessaires pour constituer le collatéral couvrant les premières pertes de la nouvelle ligne syndiquée de cautions.
- (55) Le tableau 4 donne une vue d'ensemble des mesures comprises dans le nouveau montage qui fait l'objet de la présente décision.

Tableau 4

Description du montage financier — version de mai 2004

(montants en milliards d'euros)		
Mesure	Banques/Investisseurs	Engagements de l'État
Augmentation de capital I	0,30	—
TSDDRA (mesure 1)	—	0,30
Liquidités à court terme (mesure 2)	0,30	1,20
Cautions à hauteur de 8 milliards (mesure 3)	8	Garantie en deuxième perte, soit 1,25
PSDD à convertir en capital (mesure 4)	1,20	0,30
TSDD à convertir en capital (mesure 5)	—	0,20
ORA	0,90	—
Augmentation de capital II (mesure 6)	0,83/0,99	0,17/0,22

Perspectives financières

- (56) La France estime que le plan de restructuration permettra à Alstom de redevenir viable à long terme. Les estimations sont contenues dans le plan de trésorerie («Three Year

Treasury Plan»), dans sa version W10. Cette version est la dernière disponible qui contient la totalité des prévisions pour chaque exercice financier de 2003/2004 à 2005/2006. Les principaux chiffres de ce plan sont repris dans le tableau 5.

Tableau 5

Extrait du plan de refinancement sur trois ans d'Alstom — version W10 de septembre 2003

(montants en milliards d'euros)

Exercice	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006
Commandes reçues	19,123	[↘] (*)	[↗]	[↗]
Turbines Industrielles	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Environment	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Services	[...]	[...]	[...]	[...]
T & D (Power Conversion inclus)	[...]	[...]	[...]	[...]
Transport	[...]	[...]	[...]	[...]
Marine	[...]	[...]	[...]	[...]
Entreprise et autres	[...]	[...]	[...]	[...]
Buffer	[...]	[...]	[...]	[...]
Ventes	21,351	[↘]	[↘]	[↗]
Turbines Industrielles	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Environment	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Services	[...]	[...]	[...]	[...]
T & D (Power Conversion inclus)	[...]	[...]	[...]	[...]
Transport	[...]	[...]	[...]	[...]
Marine	[...]	[...]	[...]	[...]
Entreprise et autres	[...]	[...]	[...]	[...]
Buffer	[...]	[...]	[...]	[...]
Produits d'exploitation	(0,507)	[↗]	[↗]	[↗]
marge opérationnelle	– 2,4 %			
EBIT	(1,062)	[↗]	[↗]	[↗]
Flux de trésorerie net	(0,265)	[↘]	[↗]	[↘]
Dette brute totale	6,688	[↘]	[↘]	[↘]
Dette économique	4,918	[↘]	[↘]	[↘]
Fonds propres	0,847	[↗]	[↘]	[↗]
Dette/Fonds propres	581 %	[↘]	[↗]	[↘]

(*) Informations confidentielles avec indication de tendances.

- (57) Suite aux changements du montage financier annoncés en mai 2004, la France a communiqué une nouvelle version des prévisions financières. Les principaux chiffres de cette version sont repris au tableau 6. Deux valeurs sont indiquées: la première correspond au cas où les banques convertissent le montant maximal des créances prévu dans

le montage financier annoncé en mai 2004 (soit 700 millions d'euros); la deuxième correspond au cas où les banques ne convertissent aucune de leurs créances. Les prévisions ne prennent pas en compte les cessions auxquelles la société devra procéder.

Tableau 6

Nouvelles prévisions incorporant l'effet des nouvelles mesures financières

Exercice	(montants en milliards d'euros)		
	2004/2005	2005/2006	2006/2007
Dettes brute totale	[...]	[↘]	[↘]
Dettes économique	[...]	[↘]	[↘]
Fonds propres	[...]	[↘]	[↗]
Dettes/Fonds propres	[...]	[↘]	[↘]

4. Autres mesures

- (58) Outre les mesures qui viennent d'être mentionnées, l'accord du 2 août 2003 mentionnait une mesure dont la Commission avait déjà eu connaissance par voie de presse et pour laquelle la France avait été invitée à communiquer des informations par courrier du 10 juillet 2003 (mesure 7, ancienne mesure 5): selon la presse, le groupe nucléaire Areva avait présenté une offre d'acquisition du secteur T & D d'Alstom, pour un montant présumé supérieur à 1 milliard d'euros. Selon la France, l'État français a donné son accord⁽⁸⁾, lors du conseil de surveillance du 1^{er} juillet 2003, relatif à la proposition du directoire d'Areva de déposer une offre d'acquisition de ce secteur auprès d'Alstom. Il convient de noter que cette mesure figure expressément dans le plan de restructuration et dans l'accord du 2 août 2003.

- (59) Par ailleurs, la Commission a eu connaissance d'une série de mesures non notifiées pour lesquelles la France a été invitée à fournir des renseignements par lettres des 28 août et 3 décembre 2003:

- mesure 8 (ancienne mesure 6): selon un plaignant, la France aurait accordé des garanties pour la construction de centrales électriques (par exemple au Bahreïn et/ou dans d'autres pays),
- mesure 9 (ancienne mesure 7): selon la presse, l'entreprise publique Gaz de France (GdF) avait signé une lettre d'intention concernant l'achat d'un ou deux méthaniers à Alstom, qui conférerait un avantage à celle-ci; la valeur totale des contrats en cause est de [...] millions d'euros (deux méthaniers pour une valeur respectivement de [...] millions d'euros et de [...] millions d'euros),

- mesure 10 (ancienne mesure 8): selon la presse, Sea-France, une compagnie maritime de trafic transmanche détenue par la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) avait commandé un car-ferry (navire transbordeur) à Alstom pour une valeur de [...] millions d'euros, ce qui constituerait encore un avantage additionnel au profit d'Alstom.

III. JUSTIFICATION DES CHOIX PROCÉDURAUX

- (60) La procédure formelle d'examen a été ouverte afin de vérifier si les mesures qui avaient été portées à la connaissance de la Commission au cours de l'été 2003 étaient des aides compatibles avec le marché commun. Bien que les mesures en cause aient été issues de ressources d'État et qu'elles aient permis à Alstom de demeurer actif sur les marchés concernés, en menaçant de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre les États membres, la France contestait le caractère d'aide de certaines d'entre elles (notamment la mesure 1). Par ailleurs, les informations communiquées par la France concernant les mesures 7 à 10 étaient insuffisantes, le reste des mesures étant considérées comme des aides au sauvetage et à la restructuration. L'ensemble des aides était susceptible de ne pas remplir les critères fixés par les lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté⁽⁹⁾ (ci-après, les «lignes directrices»), en particulier les mesures qualifiées d'aides au sauvetage par la France, dans la mesure où un plan de restructuration avait d'ores et déjà été mis en œuvre.
- (61) Par la suite, la France a procédé à des modifications des aides initiales après avoir conclu un nouvel accord avec les banques. Ces mesures ont été communiquées à la Commission le 26 septembre 2003. C'est dans ces conditions que la procédure formelle d'examen a été étendue de façon à viser également les nouvelles mesures qui venaient pour partie se substituer à celles de l'accord du 2 août 2003 et en augmentaient le montant.

⁽⁸⁾ [...]

⁽⁹⁾ JO C 288 du 9.10.1999, p. 2.

- (62) Suite au nouveau montage financier intervenu au cours du mois de mai 2004, la Commission a considéré qu'il n'était pas nécessaire ni opportun, en l'espèce, de procéder à une seconde extension de la procédure d'examen. En effet, il a été constaté en premier lieu que les modifications apportées n'engendraient pas d'augmentation du montant total des aides, mais, bien au contraire, une réduction de ce montant. En effet, la garantie de l'État sur la ligne de cautions (mesure 3) qui remplace l'ancienne contre-garantie de l'État, constitue une réduction de l'exposition de l'État d'1 milliard d'euros. De surcroît, le mécanisme de garantie mis en place prévoit désormais que les pertes seront couvertes de manière prioritaire par un collatéral de 700 millions d'euros mis en place par l'entreprise, l'État n'intervenant que dans le cadre de la garantie de second rang. Quel que soit le niveau des pertes, le montant couvert par l'État reste inférieur à ce qui résultait du montage précédent. Ainsi que cela sera expliqué dans la partie VI.3, les cautions doivent être considérées comme une aide d'État pouvant aller jusqu'à 100 % de leur montant. Dans ces conditions, le prolongement de l'engagement de l'État dans le cadre de la garantie est plus que compensé par une réduction réelle et significative de l'aide découlant de la mise en place du nouveau mécanisme. De même, la transformation de la dette de l'État (mesures 4 et 5) en capital, telle qu'elle ressort des modifications en cause, n'implique pas d'augmentation du montant de l'aide y incluse. En effet, les prêts sont considérés en l'espèce, ainsi que cela sera exposé dans la partie VI.3, comme représentant une aide de 100 % du montant concerné, dès le moment de leur octroi. Enfin, la participation de l'État à la nouvelle augmentation de capital (mesure 6) sera peu importante au regard de celle de la participation privée. Elle aura lieu en proportion du capital souscrit par l'État et aux mêmes conditions que pour les autres participants. De plus, du point de vue de l'exposition totale de l'État, sa participation à l'augmentation de capital est plus que compensée par la réduction de la garantie sur la ligne de cautions.
- (63) Il a été également constaté que les modifications du nouveau montage financier intervenues au mois de mai 2004 comportaient une augmentation très significative de la contribution privée à la restructuration et, par conséquent, une amélioration considérable de la situation financière d'Alstom. En effet, la modification de la garantie de l'État sur la ligne de cautions implique que les banques s'exposent désormais pour 6 milliards d'euros. En outre, plus de 80 % de la nouvelle augmentation de capital seront garantis par les banques. Enfin, il convient de signaler la contribution très importante de l'entreprise elle-même qui financera le collatéral en cash de 700 millions d'euros, garantie de premier rang sur la nouvelle ligne de cautions.
- (64) Enfin, il convient de noter que les modifications du montage financier sont accompagnées par des engagements de la France, décrits aux considérants 96 à 103, qui sont de nature, d'une part, à compenser les distorsions de concurrence susceptibles d'être engendrées par les aides en limitant l'intervention de l'État dans le temps et, d'autre part, à assurer la viabilité à long terme de l'entreprise.
- (65) Dans ces conditions, la Commission estime que les aménagements intervenus au cours du mois de mai 2004 sont de nature à réduire l'intervention de l'État et à augmenter l'apport des partenaires privés, limitant ainsi les distorsions de concurrence découlant de l'ensemble des mesures, tout en contribuant de manière décisive à assurer la viabilité de l'entreprise à long terme. Ces aménagements ne peuvent donc pas aggraver les doutes de la Commission quant à la compatibilité de l'ensemble des aides, ni faire surgir de nouveaux doutes quant à certaines mesures en particulier. Au contraire, ces aménagements contribuent à dissiper certains doutes manifestés dans les décisions d'ouverture et d'extension de la procédure formelle d'examen. Enfin, une nouvelle extension de procédure, qui n'est pas juridiquement nécessaire, serait inopportune en raison des retards qu'elle entraînerait inévitablement pour l'adoption d'une décision finale, qui revêt une grande importance en vue de la mise en œuvre du plan de restructuration.
- #### IV. OBSERVATIONS DES TIERS
- (66) Suite à la publication des décisions d'ouverture et d'extension de la procédure, respectivement des 17 septembre et 15 octobre 2003, la Commission a reçu dans les délais imposés de nombreux commentaires de tiers, clients, fournisseurs, sous-traitants, concurrents et représentants de salariés d'Alstom (20 communications pour le secteur de l'électricité, 19 pour le secteur du transport ferroviaire et 5 d'organisations de salariés couvrant les deux secteurs).
- (67) La plupart des clients, fournisseurs, sous-traitants et représentants des salariés ont exprimé leurs vives préoccupations quant à la survie d'Alstom. Certains des commentaires indiquent qu'une éventuelle disparition constituerait une véritable perte pour le tissu économique européen. Ils insistent en particulier sur les performances technologiques de l'entreprise et son implication en termes de recherche et développement. Beaucoup des commentaires indiquent également que la disparition d'Alstom aurait des conséquences dommageables sur les marchés concernés, qui sont déjà fortement concentrés. La disparition d'Alstom accroîtrait donc cette concentration et conduirait à une réduction de l'offre. De nombreux clients expriment leurs préoccupations quant à une rupture de leurs approvisionnements. Ils redoutent également que la maintenance de leur matériel de pointe et le service après-vente ne puissent plus être assurés dans de bonnes conditions. Enfin, les différents représentants des salariés et des sous-traitants insistent sur les conséquences sociales dommageables que ne manquerait pas d'engendrer la disparition de l'entreprise sur l'emploi direct et indirect.
- (68) Le secteur «Marine» a suscité un commentaire de la part des maires de Nantes et de Saint-Nazaire, qui ont exprimé leur vive inquiétude quant aux conséquences sociales de la procédure.

- (69) Les observations adressées par les principaux concurrents d'Alstom sont présentées aux considérants 69 à 75 de manière plus détaillée.
- (70) Selon Siemens, les difficultés auxquelles Alstom a dû faire face tiennent en premier lieu aux graves problèmes techniques survenus sur les turbines à gaz de grande puissance GT24/GT26. Ces difficultés sont liées également au «cash flow modeste» généré par l'ensemble des activités d'Alstom du fait des éléments suivants:
- a) une intégration insuffisante des nombreuses acquisitions réalisées;
 - b) une concurrence trop forte par les prix, destinée à améliorer l'utilisation des capacités et la trésorerie grâce aux acomptes reçus;
 - c) une capacité de gestion des projets et des risques insuffisante.
- (71) Siemens estime en conséquence que le plan de restructuration ne permettra pas à Alstom de restaurer sa viabilité à long terme. Ce tiers considère que le groupe sera dans l'incapacité de faire face aux défaillances techniques des turbines GT24 et GT26, et estime que les marges d'Alstom sont trop étroites sur les commandes de matériel ferroviaire; il note en outre les perspectives défavorables pour le marché de la construction navale. Il craint également, en particulier pour ce qui concerne les marchés «Power», caractérisés, selon lui, par une demande faible et des surcapacités, que le plan de restructuration ne soit insuffisant pour permettre à Alstom de poursuivre ses activités.
- (72) Pour conclure, Siemens fait valoir que les marchés sur lesquels Alstom est active sont suffisamment concurrentiels (en partie grâce à la pratique régulière des appels d'offres) et que la disparition d'Alstom ne modifierait pas cette situation. À titre subsidiaire, il fait observer que l'approbation éventuelle du plan de restructuration par la Commission devrait être subordonnée à l'abandon par Alstom de ses activités structurellement déficitaires et à la cession d'actifs additionnels et de filiales.
- (73) Un autre concurrent, qui n'a pas souhaité dévoiler son identité, est essentiellement préoccupé par l'octroi de la contre-garantie de l'État couvrant 65 % de la ligne de cautions de 3,5 milliards d'euros. Cette contre-garantie serait de nature à générer, selon lui, de graves distorsions de concurrence. Il affirme que la pratique du cautionnement est caractéristique des contrats à longue durée conclus dans les industries où Alstom est active. Or, la garantie octroyée par l'État permet à Alstom d'avoir accès à un montant de cautions particulièrement important, ce qui lui confère un avantage disproportionné. En conséquence, la préoccupation de ce tiers est double: d'une part, Alstom, qui bénéficierait ainsi de garanties bien supérieures à celles de ses concurrents, étant donné la diminution globale de l'offre de cautions depuis 2002, pourrait se porter candidat pour un plus grand nombre de contrats; d'autre part, Alstom bénéficierait de coûts réduits pour l'obtention de garanties, ce qui est un élément essentiel compte tenu des faibles marges bénéficiaires du secteur. Ce concurrent estime, à l'instar de Siemens, que le marché du transport ferroviaire est en situation de surcapacité. À ce sujet, il suggère des mesures visant à permettre l'accès des tiers aux droits de propriété intellectuelle relatifs au train à grande vitesse (TGV) et/ou à la signalisation.
- (74) General Electrics (GE) a fourni des informations sur les marchés où elle est en concurrence avec Alstom, sans commenter directement le plan de restructuration.
- (75) Enfin, un autre concurrent conteste les conditions de la cession de la branche «T & D» à Areva. Il craint en particulier l'arrivée du groupe public Areva sur ce nouveau marché. Ce concurrent estime que la cession en cause n'était pas conforme aux pratiques commerciales. Selon lui, Alstom aurait en outre pu réduire le prix de la cession à Areva grâce aux aides octroyées par la France.
- ## V. COMMENTAIRES DE LA FRANCE
- (76) Dans sa réponse à l'ouverture et à l'extension de la procédure formelle d'examen, la France a fourni des informations sur les neuf mesures à propos desquelles la Commission avait exprimé des doutes quant à leur compatibilité avec le marché commun dans sa décision d'ouverture de la procédure. Ces informations sont résumées ci-après.
- (77) En ce qui concerne les mesures 1, 2, 3 et 4, la France a fait observer que l'intervention de l'État était nécessaire pour éviter la faillite d'Alstom et assurer sa viabilité à long terme. À l'appui de cette assertion, la France a fourni des informations additionnelles sur la situation d'Alstom avant cette intervention, sur son plan de restructuration, et sur les mesures prises par l'entreprise, par ses créanciers et actionnaires, et par la France. Ces informations ont été reprises dans la partie II de la présente décision, notamment en ce qui concerne les éléments relatifs à la restructuration.
- (78) Dans ses réponses à l'ouverture et l'extension de la procédure formelle d'examen, la France fait aussi un calcul des aides versées à l'entreprise ainsi qu'une évaluation de leur nature. Il est à noter que ces calculs ne portent pas sur les mesures telles que modifiées en mai 2004, mais sur celles mises en œuvre ou envisagées en août et septembre 2003.

- (79) La France estime que les TSDDRA de la mesure 1 constituent une aide à la restructuration pour leur montant nominal de 300 millions d'euros. Concernant les 1,2 milliard d'euros de trésorerie apportés par l'État (mesure 2), la France estime que 300 millions d'euros ont été octroyés initialement comme aides au sauvetage. Étant donné que son échéance de remboursement est à présent plus longue, ce montant doit être également considéré comme un élément de l'aide à la restructuration. En revanche, les 900 millions d'euros pour lesquels la mesure 2 a été augmentée suivant l'accord du mois de septembre 2003 doivent être pleinement regardés comme aide au sauvetage. Ces 900 millions d'euros ont été remboursés à la France entre décembre 2003 et janvier 2004. Il s'agissait bien d'une aide sous forme de liquidité, ayant pour objet d'empêcher la cessation d'activité immédiate d'Alstom, et remboursée dans les six mois suivants son versement, tel que prévu par les lignes directrices.
- (80) La France a fourni des calculs pour l'ancienne contre-garantie sur la ligne de cautions de 3,5 milliards d'euros, estimant que l'aide devrait être calculée en multipliant le montant maximal d'engagement de l'État par le risque «réel» de mobilisation de la contre-garantie, et en a soustrait les frais payés par Alstom. Le risque réel de mobilisation de celle-ci résulterait lui-même de deux facteurs: le risque qu'Alstom ne puisse pas honorer ses contrats (risque d'exécution), et le risque qu'elle ne puisse pas rembourser cette garantie (risque de remboursement). La France arrivait à un montant compris entre 0 et 43 millions d'euros. Par ailleurs, la France affirme que l'aide correspondant à la contre-garantie devrait être considérée comme une aide au sauvetage pour toute la période d'émission de cautions. En revanche, le maintien de cette contre-garantie pendant toute la durée d'exécution des contrats sur lesquels portent les cautions serait à considérer comme une aide à la restructuration. Il est à noter que la France n'a pas fourni son évaluation de la nouvelle ligne syndiquée à hauteur de 8 milliards d'euros qui remplace celle de l'été 2003.
- (81) En ce qui concerne le montant d'aide du PSDD de 300 millions d'euros (mesure 4), la France estime à 140 millions d'euros l'aide publique incluse dans la garantie à la CFDI, ce qui correspond à 50 % du montant du prêt octroyé par la CFDI, moins 10 millions d'euros de frais et dépenses connexes.
- (82) La France réaffirme que ce plan de restructuration permettra à Alstom de redevenir viable à long terme. La France affirme également que les cessions réalisées par Alstom et les mesures de restructuration industrielle et opérationnelle décrites dans la partie II.3, constituent des mesures compensatoires suffisantes pour éviter toute distorsion induite de la concurrence.
- (83) Par ailleurs, la France maintient que les mesures d'aide en faveur d'Alstom correspondent au minimum nécessaire pour garantir, et sa survie à court terme (apport de liquidités et contre-garantie), et sa viabilité à long terme (restructuration financière et industrielle à long terme).
- (84) Quant aux conséquences économiques et sociales d'une faillite d'Alstom, la France maintient qu'elles se mesureraient au nombre de licenciements que cela entraînerait. Tout en convenant que certaines activités d'Alstom seraient effectivement reprises par d'autres opérateurs, la France affirme que [...] ⁽¹⁰⁾ cesseraient purement et simplement leurs activités, ce qui, s'ajoutant aux restructurations nécessaires dans les secteurs susceptibles de rester en activité (20 %, selon les estimations), provoquerait le licenciement de 53 600 salariés.
- (85) La France prévoit aussi d'autres problèmes, liés au fait que 75 % des activités d'Alstom sont confiées à des sous-traitants, ce qui, affirme-t-elle, se traduirait par 112 800 licenciements supplémentaires. À ce chiffre viendraient encore s'ajouter quelque 50 000 licenciements (indirects) dans les régions les plus touchées. Le nombre total de licenciements à prévoir, en cas de faillite, se monterait donc, d'après la France, à 216 400.
- (86) La France fait encore valoir qu'une faillite d'Alstom pourrait, par ricochet, entraîner [...].
- (87) En ce qui concerne les capacités de production sur les marchés où Alstom est présente, la France affirme qu'elles sont très flexibles et peuvent facilement être ajustées pour pouvoir répondre à la demande sur le moyen terme, même si les variations conjoncturelles de la demande peuvent entraîner des surcapacités à court terme. Tel est actuellement le cas pour le sous-secteur «Power Turbo-Systems». La France considère cependant que les surcapacités peuvent être résorbées à moyen terme par des ajustements d'effectifs. Les capacités ne sont pas non plus considérées comme un problème dans le secteur «Transport», où il est aisé d'adapter la production à la demande. Enfin, dans le secteur «Marine», et en particulier sur le segment des navires de croisière, la crise actuelle est considérée comme temporaire, en raison des bonnes perspectives de croissance à long terme.
- (88) À propos de la vente à Areva du secteur «T & D» d'Alstom (mesure 7), la France a fourni des informations supplémentaires visant à prouver que cette transaction ne comportait aucune aide d'État. Selon elle, le prix convenu était de

⁽¹⁰⁾ Lire «certains pans».

950 millions d'euros, moins la dette nette consolidée des actifs transférés. Cette transaction a été réalisée en janvier 2004 pour un prix [...] de 920 millions d'euros. La France a indiqué que l'offre d'Areva a été inférieure à celles qui ont pu être faites par d'autres acquéreurs potentiels, mais qu'elle fut retenue par Alstom comme étant plus avantageuse, essentiellement parce qu'Areva avait la possibilité de payer le prix dans un délai limité, sans avoir à recourir à de nouveaux emprunts ou à une augmentation de capital. De plus, Areva, contrairement aux autres acquéreurs potentiels, n'avait pas demandé à ce qu'Alstom reste actionnaire pour une partie de l'activité cédée. La France a également indiqué que le prix offert par Areva s'est révélé conforme à la valeur indiquée dans une série d'évaluations faites par Alstom et Areva. La dernière de ces évaluations, datant de juillet 2003, indiquait un prix qui se situe dans une fourchette de 1 à 1,5 milliard d'euros.

- (89) En ce qui concerne les mesures 8, 9 et 10, dans sa réponse en date du 11 février 2004, la France a nié avoir apporté des garanties pour l'une quelconque desdites opérations. Par contre, la France a admis avoir apporté [...] GdF et à [...] la SNCF des «éléments de confort» pour l'achat des navires. Suite à une demande de la Commission, la France a envoyé une copie des lettres dans lesquelles ces «éléments de confort» avaient été matérialisés. Dans ces lettres, l'État confirmait que si les opérations ne pouvaient pas être menées à bonne fin, il mettrait en place une procédure d'indemnisation.

Sur les commentaires des parties tierces intéressées

- (90) La France relève que les commentaires des tiers intéressés adressés à la Commission émanent aussi bien des concurrents d'Alstom que des syndicats de salariés de l'entreprise, des fournisseurs, des clients ou encore de ses sous-traitants. Elle note le nombre inhabituel d'avis qui plaident en faveur des mesures en cause et observe que de nombreux tiers expriment une vive inquiétude quant aux risques que la disparition d'Alstom ferait peser sur l'emploi direct ou indirect, sur la continuation des contrats en cours, notamment en termes de transfert de technologie, ou encore sur ses sous-traitants. D'autres avis sont considérés comme neutres par la France.
- (91) La France observe que seuls deux des nombreux tiers intéressés, dont Siemens, ont exprimé leur opposition quant aux mesures envisagées. La France conteste les affirmations de Siemens, qui estime en particulier que le secteur «Transport» d'Alstom pourrait présenter des signes de faiblesses. Elle indique que la baisse de la marge opérationnelle dudit

secteur était uniquement liée à des difficultés ponctuelles d'Alstom et que les perspectives de profitabilité à l'horizon 2005/2006 sont tout à fait favorables. Siemens estime par ailleurs qu'il existerait des surcapacités sur le secteur ferroviaire dans son intégralité, alors même que l'autre partie tierce intéressée pense que cette surcapacité ne concernerait que le segment du matériel roulant. Dans les deux cas, la France conteste cette appréciation et note en particulier que les fermetures de sites qu'elle a entreprises correspondent uniquement à des surcapacités locales spécifiques. En outre, la France précise qu'Alstom poursuit ses efforts de restructuration.

- (92) Concernant le secteur «Power», la France insiste sur la technologie de pointe possédée par Alstom. Elle explique que la détérioration des marges dénoncée par Siemens entre 1999 et 2003 est liée aux problèmes techniques ponctuels, mais tout à fait considérables, intervenus sur les turbines à gaz GT24 et GT26, problèmes aujourd'hui résolus. La France précise par ailleurs que le sous-secteur «Power Turbo-Systems» ne présente pas de problème structurel contrairement à ce que prétend Siemens. Elle rappelle en outre que des réductions de capacité considérables ont été entreprises dans ce secteur suite aux cessions des activités «Turbines industrielles» à Siemens et «T & D» à Areva et qu'elle poursuit ses efforts de restructuration.

- (93) Une des parties tierces rappelle dans ses observations l'importance considérable des cautions dans le secteur du transport et conteste fermement les garanties bancaires obtenues par Alstom grâce à la contre-garantie accordée par l'État. La France fait valoir à cet égard que les garanties ont été utilisées en conformité avec les besoins historiques du groupe et que les pratiques de cautionnement d'Alstom n'ont pas été modifiées depuis l'attribution des aides en cause. Elle précise que la proposition du tiers concernant l'allocation des garanties par secteur n'est pas envisageable du fait de la structure financière de groupes comme Alstom, GE ou encore Siemens.

- (94) La France conteste également les commentaires de Siemens qui remet en question l'efficacité du plan de restructuration d'Alstom et doute des chances de retour à la viabilité du groupe. Elle critique en outre ses commentaires en ce qui concerne les distorsions de concurrence indues susceptibles d'être engendrées par les mesures en cause et s'oppose en conséquence à toute cession additionnelle suggérée par Siemens à titre de compensation. La France s'oppose enfin à toute demande d'ouverture des droits de propriété intellectuelle relatifs au TGV et/ou à la signalisation évoqués par l'autre tiers.

- (95) Un troisième tiers a exprimé un avis défavorable, mais il concerne exclusivement la branche «T & D», laquelle, selon lui, souffrirait de surcapacités structurelles. Il conteste également les conditions dans lesquelles cette branche d'activité a été cédée à Areva. La France observe, d'une part, qu'Alstom n'est plus active sur l'activité en cause et que, d'autre part, elle a produit les éléments pertinents qui justifient que la cession à Areva ne comporte pas d'éléments d'aides d'État.

Engagements de la France et de l'entreprise

- (96) Dans le courrier du 26 mai 2004 de la France à la Commission, la France s'engage à ce qu'Alstom conclue un ou des partenariats industriels, dans un délai de quatre ans. Ces partenariats porteront sur des parties significatives de l'activité d'Alstom. Sauf accord préalable de la Commission, ces partenariats ne concerneront pas des entreprises contrôlées par l'État, de jure ou de facto, individuellement ou conjointement.
- (97) Par ailleurs, la France s'engage à ce qu'une entreprise commune, dans laquelle Alstom gardera un contrôle conjoint et détiendra au plus 50 % du capital, soit créée avec un partenaire et porte sur l'activité «Hydro Power» d'Alstom ⁽¹¹⁾ (en 2002/2003, chiffre d'affaires de 879 millions d'euros et 4 680 employés). Cette opération sera intégralement réalisée dans un délai de [...].
- (98) La France s'engage également à se retirer du capital d'Alstom dans les douze mois qui suivront l'obtention par Alstom d'un «rating "investment grade"». Ce retrait sera réalisé en tout état de cause avant quatre ans à compter de l'adoption de la présente décision. [...].
- (99) La France s'engage à ce qu'Alstom cède plusieurs activités dans les domaines de l'énergie et du transport. Il s'agit de l'usine de locomotives de fret de Valence (en 2002/2003, chiffre d'affaires de 92 millions d'euros et 380 employés), de l'ensemble des activités du secteur «Transport» en Australie et en Nouvelle-Zélande (en 2003/2004, chiffre d'affaires de 227 millions d'euros et 2 172 employés), ainsi que des activités dans le domaine des chaudières

industrielles ⁽¹²⁾ (en 2003/2004, chiffre d'affaires de 442 millions d'euros). Chacune de ces cessions sera réalisée dans un délai de [...]. La France s'engage à la mise en place ou à la stabilisation par Alstom d'un management dédié pour assurer la bonne gestion de chacune des activités cédées et à la mise en place d'un «trustee» unique chargé de surveiller l'exécution correcte de l'engagement de ces trois cessions. La France s'engage également à ce qu'Alstom cède des activités supplémentaires représentant 800 millions d'euros de chiffre d'affaires (base 2002/2003) au sein du périmètre du groupe, hors «Marine». Ces cessions pourront être effectuées [...]. Elles doivent être réalisées dans un délai de [...]. Enfin, la France s'engage à ce qu'Alstom cède [...] dans un délai de [...].

- (100) La France s'engage également à transmettre à la Commission annuellement, pendant quatre ans, un rapport validé par un expert retenu par Alstom avec l'agrément de la Commission. Cet expert aura pour mission de vérifier que les marges réalisées en moyenne, par an, par sous-secteur, sur les contrats signés par la société dans le secteur «Transport» sont compatibles avec le «business plan» et, en cas d'écart, n'indiquent pas une pratique de prix anticoncurrentiels. Par ailleurs, la France s'engage à ce qu'Alstom ne réalise pas d'opérations d'acquisition d'entreprises au sein du secteur «Transport», dans l'Espace économique européen, pour un montant supérieur à 200 millions d'euros (valeur d'entreprise), pendant quatre ans.
- (101) En ce qui concerne les mesures structurelles d'ouverture du marché français du matériel ferroviaire, la France s'engage sur les points suivants:
- a) la transmission à la Commission, sur sa demande, des avis de Réseau ferré de France relatifs à la délivrance de certificats de sécurité et des dossiers techniques qui les sous-tendent;
 - b) la transmission à la Commission du nouveau projet d'arrêté «Matériel roulant» et, si nécessaire, des éléments explicatifs justifiant notamment les cas dans lesquels l'arrêté n'est pas obligatoire. Le décret entrera en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2005;
 - c) la suppression de l'obligation juridique de consulter la SNCF en matière de délivrance des certificats de sécurité, avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005;
 - d) l'information de la Commission concernant les marchés de gré à gré qui seront conclus par la SNCF et la Régie autonome des transports parisiens (RATP) avec Alstom;

⁽¹¹⁾ Selon le rapport annuel 2003 d'Alstom, le segment «Hydro Power» comprend les produits et services suivants: turbines hydrauliques et turbines-pompes jusqu'à 800 MW; alternateurs hydrauliques jusqu'à 800 MW; moteurs d'alternateurs, alternateurs à pôles saillants et vannes; installations clés en main, incluant les systèmes de contrôle, et couvrant toute la gamme de centrales hydrauliques de puissance unitaire de 2 MW à 800 MW; réhabilitation de centrales hydroélectriques, et stations de pompage d'eau et équipements hydromécaniques pour le transport de l'eau.

⁽¹²⁾ Selon les informations fournies par la France et disponibles sur le site internet d'Alstom, l'activité «Chaudières industrielles» inclut les produits suivants (description originale uniquement disponible en anglais): «field erected boilers up to 300 ton/hour steam output; Fines Circulating Fluidised bed boiler FI CIRC™ up to 70 MWe output; package boilers for process steam up to 270 ton/hour; fossil fuelled plants up to 100 MWe output; biomass fuelled plants up to 100 MWe output; thermal waste treatment plants».

- e) la communication, sur demande de la Commission, des rapports d'analyse des offres soumis au conseil d'administration de la SNCF pour les marchés passés sur appel d'offres;
 - f) la transposition de manière anticipée, au plus tard le 1^{er} novembre 2004, de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ⁽¹³⁾;
 - g) l'adoption, avec entrée en vigueur au plus tard le 1^{er} novembre 2004, d'un dispositif de référé précontractuel conforme à la directive 92/13/CEE du Conseil du 25 février 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des règles communautaires sur les procédures de passation des marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications ⁽¹⁴⁾.
- (102) En outre, la France s'engage à mettre en œuvre des mesures additionnelles de restructuration du secteur «Marine», en particulier celles nécessaires pour ramener le seuil de rentabilité pour la construction navale de 4,5 commandes de navires (équivalents paquebots de croisière) par an (moyenne des cinq dernières années) à [...].
- (103) Enfin, la France [...] s'engage à retirer [...] ⁽¹⁵⁾ qui auraient déjà été adressées à la Commission aux fins de l'autorisation d'aides d'État additionnelles en faveur d'Alstom.

VI. APPRÉCIATION

1. Analyse du marché ⁽¹⁶⁾

- (104) Alstom est un groupe d'ingénierie qui conçoit, fabrique et assure la maintenance de produits et de systèmes dans trois secteurs principaux: la production d'énergie, le transport ferroviaire et la construction navale ⁽¹⁷⁾. La Commission a fondé son évaluation des marchés sur ses propres analyses, sur des rapports industriels et sur le rapport de son consultant BearingPoint France SAS. Les chiffres cités proviennent de cette évaluation et sont approximatifs.

⁽¹³⁾ JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.

⁽¹⁴⁾ JO L 76 du 23.3.1992, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

⁽¹⁵⁾ Lire «les notifications».

⁽¹⁶⁾ La ventilation par marché est fournie à titre d'information pour les besoins de la présente décision; elle ne coïncide pas nécessairement avec la définition des marchés telle que présentée dans les affaires de concentrations.

⁽¹⁷⁾ L'analyse de marché de la Commission ne couvre pas le secteur des turbines industrielles ni celui de la transmission et distribution (T & D) déjà cédés.

Production d'énergie

- (105) Le marché mondial des infrastructures et des services de maintenance pour la production d'énergie représente actuellement environ 150 milliards d'euros par an. L'Amérique du Nord et l'Asie sont les marchés les plus importants, représentant chacun près de 30 %. Quatre acteurs offrent un large éventail de produits et ont des parts de marchés significatives au niveau mondial: GE, Alstom, Siemens et Mitsubishi HI. Toshiba est également importante en termes de ventes, mais elle est principalement axée sur les turbines à vapeur. GE s'impose de plus en plus comme le numéro un du marché avec une moyenne annuelle de part de marché de 23 % sur l'ensemble des marchés de production d'énergie pour la période allant de 1992 à 2002. GE occupe la position la plus forte en Amérique du Nord (plus de 50 % de part de marché) et pour les turbines à gaz (plus de 50 % de part de marché). Pour cette période, Alstom vient en deuxième position avec une part de marché globale de 14 %.
- (106) Actuellement, les commandes de centrales de production d'énergie connaissent un repli après une augmentation substantielle entre 1998 et 2001, lorsque celles-ci ont augmenté de 136 à 219 GW/année, et sont redescendues en 2002 au niveau de 1998 (138 GW/année). On s'attend à ce que la demande reste faible à moyen terme (en moyenne, environ [...] GW/année jusqu'en 2005). À plus long terme, toutefois, la demande devrait atteindre près de [...] GW/année entre 2005 et 2010. Dans le secteur des services, le potentiel de croissance est plus grand, avec des augmentations annuelles prévues de [...] % (la valeur du secteur des services représente environ un tiers du marché global, soit près de [...] milliards d'euros).
- (107) Alstom est présente sur le marché de la construction et des services dans les segments suivants: turbines à gaz de plus de 50 MW («grosses turbines à gaz»), turbines à vapeur de plus de 70 MW («grosses turbines à vapeur»), turbines hydrauliques et générateurs hydrauliques, chaudières, services et usines clés en main. La Commission a procédé à l'évaluation des parts de marché dans chaque secteur, pour la même période de 1992 à 2002. Dans l'important secteur des turbines à gaz (qui représente 28 % du marché total de la production d'énergie mesurée en MW), GE se détache nettement comme chef de file avec une part de [...] %; Siemens suit avec [...] % et Alstom avec [...] %. Le vaste secteur des turbines à vapeur (32 % du marché) est plus fragmenté: les acteurs chinois disposent d'une part de marché de [...] %, Alstom de [...] %, GE de [...] % et Mitsubishi HI, Siemens et Toshiba suivent avec respectivement [...] %, [...] % et [...] %. Pour les turbines hydrauliques (9 % du marché), Alstom et GE ont chacune une part de marché de [...] % et Siemens de [...] %; pour les générateurs hydrauliques (représentant aussi 9 % du marché), Alstom se détache avec une part de marché de [...] % et GE suit avec [...] %, le restant étant réparti entre les acteurs chinois ([...] %), VA Tech hydro ([...] %) et Siemens ([...] %). Dans le secteur des chaudières (22 % du marché), les acteurs chinois dominent avec une part de marché de [...] % (80 % de la demande est asiatique); les autres noms importants sont Mitsubishi HI ([...] %), Alstom ([...] %), Babcock & Wilcox ([...] %), Foster Wheeler ([...] %) et IHI ([...] %).

Transport ferroviaire

(108) La Commission estime que le marché mondial de l'équipement et des services dans le transport ferroviaire représente quelque 30 milliards d'euros par an, ce qui correspond à l'estimation faite par les autorités françaises. [...] du marché couvre le matériel roulant ([...] milliards d'euros), [...] l'infrastructure ([...] milliards d'euros), [...] % la signalisation ([...] milliards d'euros) et [...] % les services ([...] milliards d'euros). Le secteur du matériel roulant peut se subdiviser comme suit, en pourcentage des ventes moyennes du marché européen de 2000 à 2002 pour chaque secteur:

- unités multiples électriques/Diesel («UME»/«UMD»): [...] %,
- trains à grande vitesse et trains à très grande vitesse («TGV»/«TTGV»): [...] %,
- métros: [...] %,
- tramways et véhicules légers sur rails («VLR»): [...] %,
- locomotives: [...] %,
- voitures voyageurs: [...] %.

(109) Du point de vue des ventes, les acteurs principaux sont Bombardier, Alstom et Siemens, et dans une moindre mesure, GE et Ansaldo. Ensemble, ces sociétés représentent quelque [...] % du marché mondial des transports ferroviaires en 2002: Bombardier [...] %, Alstom [...] %, Siemens [...] %, GE [...] % et Ansaldo [...] %. Des acteurs de dimensions plus modestes mais actifs sur les marchés européens incluent CAF, Talgo et Vossloh. Récemment, Alstom et Bombardier ont été les figures de proue dans les principaux secteurs du matériel roulant. Ils ont partagé la place de numéro un sur le marché européen avec Siemens. Alstom et Siemens sont particulièrement bien placés pour les produits de haute technologie.

(110) L'Europe constitue le marché le plus vaste avec une part de [...] %. La France, l'Allemagne et le Royaume-Uni représentent les marchés européens les plus importants, totalisant respectivement [...] %, [...] % et [...] % des ventes annuelles moyennes de 2000 à 2002, suivis par les marchés italien et espagnol, qui représentent chacun [...] % du marché européen pour la même période. La présence locale, c'est-à-dire les sociétés ayant des installations locales de production, constitue un facteur important avec des acteurs nationaux et locaux dominant les marchés (part de marché en France [...] %, en Allemagne [...] %, au Royaume-Uni [...] %, en Espagne [...] % et en Italie [...] % de 2000 à 2002). Une tendance généralisée à l'eupéanisation du

marché se dessine toutefois. On estime que l'industrie est en surcapacité de quelque [...] %, même si l'on s'attend à une hausse annuelle de la demande de [...] %. Les secteurs des trains à grande vitesse, de la signalisation et des services devraient offrir les meilleures perspectives de croissance.

(111) Le marché français est dominé par Alstom et, dans une moindre mesure, par Bombardier. La Commission estime le marché à 1,8 milliard d'euros, sur la base des ventes moyennes de 2000 à 2002 ⁽¹⁸⁾, dans lesquelles les UME/UMD représentent [...] millions d'euros, les TGV [...] millions d'euros, les métros [...] millions d'euros, les véhicules légers sur rails [...] millions d'euros et les locomotives [...] millions d'euros. La part de marché d'Alstom pour cette période était de [...] % dans le secteur des TGV, [...] % dans les VLR et [...] % dans les locomotives ⁽¹⁹⁾. Ce n'est que dans les secteurs des UME/UMD (Alstom [...] %, Bombardier [...] %) et les métros (Alstom [...] %, Bombardier [...] % et Siemens [...] %) qu'Alstom est présente avec d'autres concurrents. Alstom a une part de marché globale en France de quelque [...] %. Pour information, en Allemagne, en dépit d'une très forte position de Siemens dans le secteur des TGV, sa part de marché globale est de [...] % (derrière Bombardier avec [...] %).

Marine

(112) Le marché mondial de la construction navale est dominé par le Japon et la Corée du Sud, avec une forte émergence de la Chine. Les chantiers navals européens, y compris Alstom, se sont concentrés sur des segments à haute technologie et à forte valeur ajoutée (bateaux de croisière et méthaniers). Les chantiers navals européens disposent d'une part cumulée de [...] % du marché des navires de croisière, que se répartissent quatre sociétés. En moyenne, entre 1994 et 2003, Alstom détenait [...] % du marché mondial des navires de croisière, Fincantieri [...] %, Aker Kvaerner [...] % et Meyer [...] %. Pour les navires de croisière et pour les méthaniers, le marché de référence est le marché mondial.

(113) Le marché des navires de croisière est plutôt morose en ce moment, les carnets de commandes étant peu remplis d'ici 2007. Les perspectives à plus long terme sont cependant bonnes, grâce au développement de l'industrie du tourisme. Le taux de croissance sous-jacent de l'industrie des croisières est estimé à [...] % par an jusqu'en 2010. Le marché des méthaniers est en phase de croissance rapide et les perspectives à long terme sont également positives.

⁽¹⁸⁾ Il ne faut pas perdre de vue que les gros contrats, très fréquents dans ce secteur industriel, peuvent modifier ces chiffres de façon radicale.

⁽¹⁹⁾ Cette part de marché connaîtra une réduction significative après l'obtention début 2004 d'un contrat de 800 millions d'euros pour la SNCF par un consortium Alstom — Siemens.

2. Existence d'aide

(114) L'article 87, paragraphe 1, du traité dispose que, «sauf dérogations prévues par le [...] traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions». La Commission examinera donc les mesures concernées pour établir si elles constituent une aide d'État.

(115) Ainsi qu'il a été exposé, Alstom est essentiellement active dans les domaines de l'énergie, du transport et de la construction navale. Les produits et services en cause font l'objet d'échanges et d'une concurrence entre États membres. Les développements du point 1 montrent amplement que toute aide à Alstom affecte les échanges entre États membres et fausse la concurrence dans le marché commun.

(116) Par ailleurs, toutes les mesures prises sont financées par l'État ou par des organismes contrôlés par l'État, et/ou dont le comportement dans le présent contexte est de toute évidence imputable à l'État, tels que la CDC ⁽²⁰⁾ et la CFDI. Ce sont des mesures ad hoc en faveur d'Alstom et donc sélectives.

a) Mesures 1 à 6

(117) Dans ses décisions d'ouverture et d'extension de la procédure formelle d'examen, la Commission avait conclu que les mesures étatiques visées par l'accord du 2 août 2003, tel que modifié par l'accord de septembre 2003, constituaient des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité. La Commission rappelle qu'initialement la France ne contestait que le caractère d'aide de l'ancienne mesure 1 relative à la participation de l'État à une augmentation du capital, et acceptait la qualification d'aide pour le reste des mesures faisant l'objet de l'accord du 2 août 2003.

(118) Il est à noter que l'ancienne mesure 1 a été remplacée par des TSDDRA (actuelle mesure 1) et que la France ne conteste plus la qualification d'aide d'État ni de cette nouvelle mesure 1 ni, par ailleurs, d'aucune autre des mesures issues de l'accord de septembre 2003. Bien au contraire, la France, par courrier en date du 4 septembre 2003, a fait valoir le caractère absolument indispensable de la participation de l'État dans l'opération de soutien d'Alstom, ainsi

que le caractère global et indissociable du paquet de mesures financières mis à la disposition de l'entreprise. Ainsi, il est apparu clairement que l'engagement de l'État était indispensable pour éviter la faillite d'Alstom et qu'il constituait un élément clé de l'accord du 2 août 2003, ce qui est confirmé par la version modifiée de l'accord, communiquée par la France le 26 septembre 2003. Sans la participation de l'État, les banques ne se seraient pas engagées à soutenir l'entreprise. La France estime que les mesures issues de l'accord de septembre 2003 constituent bien des aides, mais toujours compatibles avec le marché commun.

(119) La position préliminaire de la Commission se trouve ainsi confirmée quant aux mesures visées dans les décisions d'ouverture et d'extension de la procédure. Elle ne peut donc être affectée que par les modifications de certaines des mesures, communiquées par les autorités françaises en mai 2004.

(120) Les TSDDRA (mesure 1) ont été souscrits par l'État dans un contexte qui ne peut être celui d'un investisseur privé en économie de marché. Ils procurent donc un avantage à Alstom au moyen de ressources d'État. De même, les facilités à court terme (mesure 2) ont été octroyées dans un contexte qui ne peut être celui d'un créateur privé en économie de marché. Il est à noter pour cette dernière mesure que la part souscrite par la CDC l'a été à la demande de l'État et est donc imputable à celui-ci, fait que la France n'a jamais contesté.

(121) La garantie de l'État en deuxième perte à concurrence de 1,25 milliard d'euros sur les cautions octroyées par les banques (nouvelle mesure 3), tout comme la contre-garantie antérieure (ancienne mesure 3), est également une mesure exceptionnelle qui ne peut être considérée comme le comportement normal d'une institution financière compte tenu notamment de la situation d'Alstom. Elles procurent donc elles aussi un avantage financé au moyen de ressources d'État, dans le cas d'espèce par le biais de la CFDI, et imputable à l'État. Il est à noter que la France ne fait pas la différence entre des mesures octroyées directement par elle et celles octroyées par le biais de la CFDI. En effet, le protocole d'accord du 27 mai 2004, transmis par courrier du 7 juin 2004 établit que: «L'État apportera sa contre-garantie (au nouveau mécanisme de cautions) directement ou par le biais de la CFDI». Le protocole indique aussi que la nouvelle garantie de la mesure 3 «sera émise par la CFDI, par l'État ou toute autre entité fonctionnant sous la garantie de l'État». Ceci démontre clairement qu'en l'occurrence les ressources de la CFDI sont des ressources d'État et que ses actions sont imputables à l'État et doivent donc, dans le cas d'espèce, être regardées comme constitutives d'aides d'État.

⁽²⁰⁾ Voir les mesures utiles adressées à la France dans le cas E 50/2001, CDC IXIS.

(122) Le PSDD souscrit par la CFDI et garanti par l'État (mesure 4) et les TSDD directement octroyés par l'État (mesure 5) ne peuvent pas non plus être considérés comme correspondant au comportement normal d'investisseurs/créditeurs en économie de marché. Aucun investisseur/créditeur normal ne serait intervenu en ce sens, à moins, éventuellement, d'être déjà créancier ou actionnaire d'Alstom. Il est de nouveau à noter que l'octroi du PSDD était, lors des accords d'août et septembre 2003, un des engagements de l'État. Cet engagement s'est traduit par une garantie à la CFDI pour la totalité du prêt. Quant à l'engagement de l'État de transformer ses créances en actions, directement ou par le biais de la CFDI, il a été pris de manière irrévocable et pour la totalité des créances à long terme détenues, alors que la conversion sera optionnelle pour les autres créanciers. Cette mesure vise donc ici encore à consolider la structure financière d'Alstom, quelle que soit sa situation au moment de la conversion, et confère à l'État un rôle qui n'est pas similaire à celui des autres créanciers et qui comporte un risque additionnel.

(123) En ce qui concerne la mesure 6, la France n'a apporté aucune qualification de la participation de l'État à la nouvelle augmentation de capital. La Commission estime que cette participation de l'État à une nouvelle augmentation du capital contient des éléments d'aide. Ainsi que la Commission l'indiquait dans le document intitulé «Application des articles 92 [87] et 93 [88] du traité CEE [CE] aux prises de participations des autorités publiques» ⁽²¹⁾, dans certaines circonstances, il existe une présomption d'aide. C'est le cas «lorsque l'intervention financière publique combine une prise de participation avec d'autres modalités d'intervention qui doivent être notifiées au titre de l'article 93, paragraphe 3, du traité CE» ou lorsque «les prises de participation sont effectuées dans certains secteurs confrontés à des difficultés particulières». Dans le cas d'espèce, la Commission relève que l'injection de capital est accordée parallèlement à d'autres mesures qui sont considérées comme des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité et qu'Alstom est une entreprise en difficulté. Enfin, cet apport de capital doit être envisagé parallèlement aux autres mesures de soutien prises par l'État ⁽²²⁾. Toutes font partie de la même opération destinée à soutenir Alstom dans sa restructuration en cours.

(124) En conclusion, la Commission estime que les mesures 1 à 6 font toutes partie d'un ensemble ayant clairement pour objet de soutenir le groupe Alstom qui autrement aurait été confronté à de graves risques de faillite. De plus, il

apparaît clairement que les mesures en cause n'auraient pas été prises par un investisseur privé agissant dans des conditions de marché et qu'en outre elles sont de nature à affecter les échanges entre États membres et sont susceptibles de fausser la concurrence dans le marché commun. En conséquence, la Commission considère que les mesures 1 à 6 contiennent toutes des éléments d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité.

b) Mesures 7 à 10

(125) En ce qui concerne la mesure 7, la Commission avait adressé une demande d'informations complémentaires à la France par courrier du 10 juillet 2003 afin d'établir si le prix d'acquisition de la division «T & D» d'Alstom par le groupe nucléaire public Areva, d'un montant de 920 millions d'euros net, contenait des éléments d'aide d'État. À cet égard, la Commission estime que les renseignements clairs et concordants issus des courriers adressés par la France à la Commission les 4 septembre 2003 et 16 février 2004 dissipent les doutes selon lesquels cette mesure pouvait contenir des éléments d'aide. En l'absence d'indices qui pourraient signifier qu'Alstom a bénéficié d'un avantage de la part d'Areva, de surcroît imputable à l'État, la Commission considère qu'il n'y a pas d'élément qui pourrait justifier que la transaction en cause comportait des éléments d'aide d'État. Areva s'est comportée dans cette opération comme un investisseur privé en économie de marché. À supposer même que tel ne soit pas le cas, la Commission estime qu'un éventuel élément d'aide serait extrêmement réduit et ne modifierait en rien son appréciation globale des mesures en faveur d'Alstom.

(126) En ce qui concerne les autres mesures (mesures 8, 9 et 10), il convient de faire une différenciation entre la mesure 8 et les mesures 9 et 10.

(127) En ce qui concerne la mesure 8, «Bahrein», la décision d'ouverture de la procédure faisait référence à des garanties pour la construction d'une centrale électrique au Bahrein. La France conteste avoir donné quelque garantie que ce soit dans le cadre de cette opération purement commerciale. La Commission a examiné la lettre adressée par la France aux autorités de Bahrein: elle estime que le caractère extrêmement général de cette lettre ne saurait lui conférer un caractère contraignant susceptible d'avoir donné un avantage à Alstom. La mesure 8 ne saurait donc être une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité. En admettant même qu'il en aille autrement, la Commission estime qu'un éventuel élément d'aide, qui serait extrêmement difficile à quantifier, ne modifierait en rien son appréciation globale des mesures en faveur d'Alstom.

⁽²¹⁾ Bulletin des CE, 9-1984.

⁽²²⁾ Voir arrêt du Tribunal de première instance du 15 septembre 1998, dans l'affaire T-11/95, BP Chemicals Limited contre Commission, Rec. 1998, p. II-3235 (EniChem).

(128) En ce qui concerne la mesure 9, «acquisition par GdF d'un méthanier», et la mesure 10, «acquisition par SeaFrance d'un navire neuf», la France indique en premier lieu que les commandes ont été remportées par Alstom par ses propres mérites et en l'absence de tout soutien de la part de l'État. Cependant, la France reconnaît avoir apporté [...«à»] GdF et [...«à»] la SNCF, société mère de SeaFrance, des «éléments de confort» dans le cadre des acquisitions concernées. Après analyse des lettres visées au considérant 89, la Commission considère que lesdits «éléments de confort» doivent être considérés comme équivalents à des garanties d'État. Dans le cas de GdF (mesure 9), la France indique en effet qu'elle s'engage à [...] ⁽²³⁾ si l'opération ne pouvait être menée à bonne fin. Dans le cas de SeaFrance (mesure 10), la France indique qu'elle [...] ⁽²⁴⁾ qui seraient nécessaires pour que SeaFrance mène à bien l'opération.

(129) Aux termes de ces «lettres de confort», il est constant que l'État a octroyé un avantage décisif à Alstom en accordant à ses clients une garantie d'indemnisation, dans le cadre de l'exécution par Alstom desdites commandes de navires. Cet avantage a été sans nul doute un élément déterminant pour Alstom à un moment où sa situation financière était telle qu'un opérateur avisé aurait certainement hésité à lui commander des navires. Il est d'ailleurs révélateur à cet effet que ces «lettres de confort» ont en fait intégralement remplacé les cautions usuelles utilisées pour ce type d'opérations, lesquelles ont nécessité, dans les autres cas, l'intervention de l'État (voir ancienne et nouvelle mesure 3), comme l'a fait savoir ultérieurement la France à la Commission.

(130) En conséquence, ces mesures doivent être considérées comme équivalentes à des garanties dans la mesure où elles ont un effet semblable à celui de la ligne syndiquée de cautions. Elles doivent être regardées comme faisant partie intégrante de l'ensemble des aides que la France a mises à la disposition d'Alstom aux fins de soutenir ses efforts de restructuration fondés sur le plan en cours de réalisation depuis mars 2003. Ces garanties ont été apportées à Alstom en juin 2003, alors que les difficultés de l'entreprise étaient parfaitement connues. Dans ces conditions, les garanties en cause doivent être regardées comme constituant les premières mesures d'aide au soutien d'Alstom.

(131) Enfin, la Commission maintient l'analyse qu'elle a déjà exposée dans le cadre de son appréciation provisoire, en ce qui concerne la garantie de placement par les banques de la première augmentation de capital ainsi que l'émission par les banques des ORA, et confirme en conséquence que les éléments en cause ne contiennent pas d'aide d'État.

3. Montant d'aide

(132) Dans sa réponse à l'ouverture et à l'extension de la procédure formelle d'examen, la France a fait valoir que le montant des aides octroyées par l'État dans le cadre des mesures 3 et 4 était inférieur au montant des facilités couvertes. La France accepte par ailleurs de considérer le reste des mesures comme des aides pouvant être évaluées jusqu'à 100 % de leur valeur nominale. Il est à noter que les observations de la France ne portent que sur l'ensemble des aides avant sa modification en mai 2004. La France ne s'exprime donc pas sur la quantification de l'aide incluse dans la garantie sur la nouvelle ligne de cautions qui remplacera la contre-garantie (mesure 3) ni sur celle incluse dans la nouvelle augmentation de capital envisagée (mesure 6).

(133) Les aides octroyées par l'État, notamment lorsqu'elles prennent la forme de souscriptions de titres auprès d'entreprises (fonds propres ou quasi-fonds propres), de prêts à court ou long terme ou de garanties, doivent être quantifiées ex ante, c'est-à-dire au moment de leur octroi. Seule une telle manière de procéder permet de prendre en compte le risque assumé par l'État, alors qu'une quantification ex post repose sur la matérialisation du risque. C'est sur la base de ces principes que des éléments de quantification des aides à Alstom doivent être établis.

(134) Les TSDDRA (mesure 1) et les TSDD (mesure 5) étaient des quasi-fonds propres. Aucun investisseur dans la situation de l'État n'aurait souscrit de tels titres. Le risque était tellement élevé (en cas de défaillance, il était illusoire pour l'État de compter sur un quelconque remboursement) que la Commission avait considéré le montant de l'aide comme égal au nominal des titres. La France avait accepté cette évaluation. Celle-ci n'est pas fondamentalement modifiée par la transformation de ces titres en capital.

(135) Les liquidités à court terme (mesure 2) ont également été mises à disposition alors même qu'aucune autre banque n'était prête à le faire. Dans le cas des 300 millions d'euros que l'État s'est engagé à renouveler jusqu'en février 2005, et qui correspondent donc à un prêt à moyen terme, l'aide peut s'élever jusqu'à 100 % du nominal. Par contre, 900 millions d'euros de billets de trésorerie ont été prêtés à court terme (et effectivement remboursés rapidement). Parmi ceux-ci, 800 millions étaient destinés à couvrir les besoins de financement dans l'attente du financement à long terme octroyé par l'État (TSDDRA, TSDD et PSDD) dont la Commission considère qu'il s'agit d'aide pour la totalité du montant. En conséquence, on peut raisonnablement considérer que cette aide a été donnée par l'État dès

⁽²³⁾ Citation précise de lettres du gouvernement français ayant permis à la Commission de conclure à l'existence d'une garantie.

⁽²⁴⁾ *Ibidem*.

la souscription des 800 millions d'euros de billets de trésorerie. Il s'agit donc du même montant d'aide qui a simplement changé de forme et qu'il s'agit de ne compter qu'une seule fois. Dans le tableau de synthèse 7, la Commission applique donc une pondération de 0 % à ces 800 millions d'euros de prêts à court terme, et 100 % aux financements de long terme qui ont servi à leur remboursement. Finalement, il reste à quantifier l'aide incluse dans le solde de 100 millions. Par rapport à un prêt à moyen et long terme, il faut tenir compte du risque moins élevé de non-remboursement pour le créancier étant donné la faible durée et le fait que ce prêt devait servir à mettre en place des solutions de financement à plus long terme. Le montant d'aide n'est donc qu'une fraction du montant nominal ainsi prêté.

(136) En ce qui concerne la ligne syndiquée de cautions (mesure 3), telle que décrite à la partie IV, il est constant que la France a uniquement communiqué des calculs relatifs à l'ancienne contre-garantie de 2,275 milliards d'euros. Or la contre-garantie en cause a été supprimée et remplacée par une nouvelle garantie de 1,25 milliard d'euros. Il convient cependant de préciser, ainsi que cela a d'ores et déjà été exposé, que la France fonde ses calculs sur une estimation du risque technique de 5 %, calculé à partir de données historiques qui permettent d'évaluer le montant d'aide pour la contre-garantie supprimée entre 0 et 43 millions d'euros.

(137) Comme il a été rappelé au considérant 133, l'existence et le montant d'une aide doivent être déterminés ex ante, c'est-à-dire au moment de leur octroi et non, comme le prétend la France, après que la ligne de cautions a produit ses effets. Le montant de l'aide ne saurait être estimé par rapport au risque des contrats effectivement couverts a posteriori. Au moment de l'octroi de la garantie, la France n'avait inclus aucune limitation pour l'usage de la ligne. La contre-garantie pouvait donc couvrir n'importe quel contrat dans n'importe quel domaine d'activité d'Alstom, pourvu qu'il ne dépasse pas une durée de sept ans. Ex ante, l'aide contenue dans la contre-garantie pouvait aller jusqu'à 100 % du montant couvert, conformément à la communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides sous forme de garanties⁽²⁵⁾ (ci-après «la communication sur les aides sous forme de garanties»), qui dispose à son point 3.2 que «lorsqu'au moment du prêt, la probabilité de défaillance de l'emprunteur est très élevée, par exemple, parce qu'il est en difficulté financière, la valeur de la garantie peut aller jusqu'au montant effectivement couvert par cette garantie». Ce risque ne pourrait être assumé par aucun opérateur privé. Dans sa réponse à l'ouverture et à l'extension de la procédure formelle d'examen, la France indique que «les banques ne pouvant plus assurer seules ce mécanisme de cautionnement

eu égard aux engagements déjà pris, l'État est venu soutenir ce flux de cautionnement essentiel à la bonne marche d'Alstom». Ainsi, la France admet que sans la contre-garantie de l'État, Alstom n'aurait pas eu accès à une nouvelle ligne de cautions. Dans ces conditions, la Commission observe que la contre-garantie en cause fonctionnait de facto comme une garantie: elle était en effet immédiatement exigible par les banques dans l'hypothèse où un des projets qu'elles avaient garantis n'aurait pu être réalisé ou achevé à temps par Alstom.

(138) En conséquence, la Commission estime que le risque potentiel pour l'État s'élevait à 100 % du montant de la ligne de caution couverte par la contre-garantie, c'est-à-dire 2,275 milliards d'euros. Cependant, suite aux modifications annoncées en mai 2004, la contre-garantie de l'État sur la ligne de cautions sera supprimée. Il convient donc dans un premier temps de quantifier le montant de l'aide qui découle de l'octroi par l'État de la contre-garantie durant environ douze mois. Sur la base des informations disponibles, et de manière cohérente avec des méthodes de calcul usuelles, l'aide correspondant à la contre-garantie accordée par l'État durant cette période de temps limitée peut être estimée à un maximum de 411 millions d'euros. Ce calcul part de l'hypothèse que les contrats couverts durent trois ans (moyenne dans l'industrie), que le risque d'appel de la garantie est réparti de manière uniforme durant cette période de trois ans, que les cautions sont émises de manière linéaire sur douze mois (de septembre 2003 à août 2004) pour un montant total de 3,5 milliards, et qu'à partir de septembre 2004 la contre-garantie de l'État sur les cautions émises est supprimée. Le montant d'aide est considéré comme étant 100 % du montant contre-garanti multiplié par la durée de la garantie (nombre de mois durant lesquels la garantie a couru par rapport à trois ans, soit trente-six mois). Pour rappel, la contre-garantie était de 65 % par caution⁽²⁶⁾.

(139) Comme il a été indiqué au considérant 52, la contre-garantie supprimée sera remplacée par une nouvelle garantie de second rang d'un montant de 1,25 milliard d'euros qui sera insérée au sein de la nouvelle ligne de cautions, représentant un encours de 8 milliards d'euros (mesure 3). Dans ce nouveau schéma, le risque potentiel pour l'État sera de 1,25 milliard d'euros et ceci dès lors que le collatéral de 700 millions d'euros sera devenu insuffisant pour couvrir des pertes potentielles. La nouvelle contre-garantie doit être comptabilisée comme aide pouvant aller jusqu'à un maximum de 100 % de son montant. Cet aménagement entraîne en conséquence une diminution du risque potentiel de l'État d'un montant de 1 milliard d'euros. Ainsi que cela a d'ores et déjà été indiqué à la partie III, la diminution du montant de l'exposition de l'État a été un facteur déterminant pour ne pas procéder à une nouvelle extension de la procédure formelle d'examen.

(26) La formule utilisée pour l'estimation de l'aide est:

$$\frac{3\,500}{12} \times \sum_{i=1}^{12} \frac{i}{36} \times 0,65 = 410,76$$

(25) JO C 71 du 11.3.2000 p. 14.

- (140) Par ailleurs, la Commission estime que le montant d'aide ne serait pas substantiellement affecté par la soustraction des coûts supportés par Alstom pour bénéficier de la garantie. Étant donné cette évaluation et le fait que les données transmises par la France ne contenaient pas les chiffres permettant un calcul précis des montants payés par Alstom à l'État, le montant maximal d'aide inclus dans les garanties n'a pas été réduit.
- (141) En ce qui concerne la garantie donnée par l'État à la CFDI pour la mise à disposition d'Alstom du PSDD dont il est question à la mesure 4, le même raisonnement s'impose. Sans la garantie de l'État à hauteur du 100 % du PSDD, la CFDI n'aurait jamais accordé le prêt. En conséquence, et conformément à la communication sur les aides sous forme de garanties, la Commission estime que 100 % de la garantie peuvent être constitutifs d'une aide d'État. Cette analyse est renforcée par le fait que la France a annoncé que les dettes d'Alstom envers l'État seraient transformées en capital au cours de l'été 2004, en y incluant le PSDD. La transformation de la dette en capital démontre bien que le PSDD est financé au moyen de ressources d'État et imputable à l'État et qu'il doit être regardé comme une aide pouvant aller jusqu'à 100 % du montant concerné.
- (142) En raison des éléments expliqués dans cette partie, la Commission considère que la participation de l'État à la nouvelle augmentation de capital (mesure 6) ne peut être considérée comme relevant d'un investisseur normal en économie de marché mais constitue une aide. L'aide incluse dans une telle participation au capital peut s'élever jusqu'à 100 % du montant souscrit.
- (143) En ce qui concerne les garanties données à GdF et à la SNCF telles que reprises dans les mesures 9 et 10, la France reconnaît qu'elles avaient vocation à remplacer des cautions. Conformément à l'estimation de l'aide comprise dans la garantie relative à la ligne des cautions, la Commission considère que le montant maximal d'aide peut s'élever à 100 % du montant couvert. Cependant, compte tenu de la difficulté d'apprécier la portée et la probabilité des différents risques pouvant découler de l'inexécution ou de la mauvaise exécution de ces contrats, ainsi que la part de ces risques effectivement susceptible d'être couverte par la garantie de l'État, la Commission se trouve dans l'impossibilité de quantifier le montant d'aide inhérent à ces garanties de manière fiable.
- (144) En raison de ce qui précède, la Commission considère que le tableau 7 fournit une estimation réaliste du montant d'aide maximal résultant de l'ensemble des mesures en faveur d'Alstom, à la seule exception des mesures 9 et 10. Il convient de préciser que l'appréciation de compatibilité qui suit tient compte de chacune de ces mesures, considérées en tant que telles, avec toutes leurs particularités, et non uniquement de cette estimation globale.

Tableau 7

Montant maximal de l'aide

<i>(en milliards d'euros)</i>	
Mesure	Montant d'aide maximal
1,2 milliard de liquidités à court terme (mesure 2)	
dont: — 300 millions renouvelés	0,3
— 900 millions remboursés (800 millions remboursés grâce aux trois mesures ci-dessous)	0,1
TSDDRA (mesure 1)	0,3
PSDD à convertir en capital (mesure 4)	0,3
TSDD à convertir en capital (mesure 5)	0,2
Augmentation de capital II (mesure 6)	0,17/0,22
Garantie sur les cautions (mesure 3)	
dont: — 12 mois de contre-garantie sur 65 % de 3,5 milliards de cautions	0,411
— garantie en seconde perte sur les 8 milliards de cautions	1,25
Total	3,03/3,08

4. Compatibilité de l'aide avec le marché commun**a) Aides au sauvetage**

- (145) Eu égard à ce qui précède, les mesures étatiques doivent être appréciées en tant qu'aides d'État ad hoc dans le cadre du présent examen. L'article 87, paragraphes 2 et 3, du traité, prévoit des dérogations à l'incompatibilité générale visée au paragraphe 1.
- (146) Les dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 2, du traité ne sont pas applicables en l'espèce car les mesures d'aide ne revêtent pas de caractère social et ne sont pas octroyées à des consommateurs individuels, elles ne sont pas destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires, et elles n'ont pas pour objet de favoriser l'économie de certaines régions de la République fédérale d'Allemagne affectées par la division de l'Allemagne.
- (147) D'autres dérogations sont prévues à l'article 87, paragraphe 3, du traité. L'objectif de l'aide n'étant pas régional et la dérogation du point b) dudit paragraphe n'étant manifestement pas applicable, seules les dérogations visées au point c) s'appliquent. Celui-ci prévoit l'autorisation des aides d'État destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Dans ce contexte, il est constant que les aides ont été octroyées avec le but de restaurer la viabilité à long terme d'une entreprise en difficulté. Elles doivent donc être appréciées sur la base des lignes directrices. Après examen, la Commission considère qu'aucun autre encadrement communautaire ne pourrait s'appliquer en l'espèce. La France n'a d'ailleurs invoqué aucune autre dérogation du traité et s'est exclusivement fondée sur les lignes directrices pour défendre la compatibilité des mesures communiquées en août 2003.
- (148) Pour bénéficier d'aides au sauvetage et à la restructuration, l'entreprise doit pouvoir être considérée comme une entreprise en difficulté. La section 2.1 des lignes directrices définit cette notion. Leur point 6 indique que les difficultés d'une entreprise se manifestent habituellement par le niveau croissant des pertes, la diminution du chiffre d'affaires, le gonflement des stocks, la surcapacité, la diminution de la marge brute d'autofinancement, l'endettement croissant, la progression des charges financières ainsi que l'affaiblissement ou la disparition de la valeur de l'actif net.
- (149) D'un bénéfice net positif pour l'exercice 2000-2001, l'entreprise est passée à une perte largement supérieure au milliard d'euros pour l'exercice 2002-2003. Dans le même temps, les fonds propres ont diminué de plus de moitié, passant de 2 milliards d'euros à moins de 800 millions. Alstom peut en conséquence être considérée comme une entreprise en difficulté financière au sens du point 5 des lignes directrices, un fait qui n'est contesté ni par la France ni par aucun intervenant dans le cadre de la procédure.
- (150) La France estime qu'une partie des mesures 2 et 3 peut être qualifiée d'aides au sauvetage. Elle invoque à l'appui de cette argumentation le fait que celles-ci garantissent les besoins de l'entreprise en liquidités à court terme.
- (151) S'agissant de la mesure 2, la France estime que 900 millions d'euros tels qu'ils ressortent du montage financier issu de l'accord du mois de septembre 2003 doivent être considérés comme des aides au sauvetage au sens des lignes directrices. Cette aide sous forme de liquidité à court terme, dont l'objectif a été d'empêcher la cessation immédiate des activités d'Alstom, a été remboursée dans les six mois suivant son versement.
- (152) En ce qui concerne la mesure 3, la France estime que la contre-garantie sur la ligne syndiquée de cautions de l'État doit également être considérée comme une aide au sauvetage intervenue au cours de la phase d'émission des cautions par les banques et contre-garanties par l'État, dans la mesure où les mesures mises en œuvre durant cette première phase ont permis de maintenir Alstom en vie. Selon la France, la contre-garantie devrait dans ces conditions être regardée comme une aide au sauvetage octroyée au cours de la première année de mise en œuvre des mesures visant à sauver l'entreprise. Il convient de relever que la France n'évalue pas la partie de l'aide qui devrait être considérée comme une aide au sauvetage, pas plus qu'elle n'évalue celle qui serait considérée comme une aide à la restructuration. Pour ce qui concerne sa durée ultérieure, elle devrait être regardée comme aide à la restructuration. Il est à noter qu'aucune évaluation n'a été apportée pour le repositionnement de la contre-garantie dans la nouvelle ligne syndiquée à hauteur de 8 milliards d'euros.
- (153) Toutefois, il convient de rappeler que la Commission, dans ses décisions d'ouverture et d'extension de la procédure formelle d'examen, avait considéré qu'Alstom semblait être en cours de restructuration au moment de l'octroi des mesures en cause. Dans ces conditions, une partie des mesures d'aide en cause ne saurait être considérée comme des aides au sauvetage, qui ne sauraient être octroyées, conformément aux lignes directrices, après la mise en œuvre d'un plan de restructuration ou de liquidation qu'elles doivent nécessairement précéder. Par ailleurs, les conditions d'autorisation des aides au sauvetage, fixées au point 23 desdites lignes directrices, n'apparaissent pas remplies en l'espèce. Dans ces conditions, la Commission avait alors considéré, à titre provisoire, que les aides en question devraient être examinées à la lumière des critères d'autorisation des aides à la restructuration.

(154) Les doutes exprimés par la Commission dans le cadre de l'ouverture et de l'extension de la procédure restent pertinents. En effet, il apparaît toujours artificiel de diviser l'ensemble d'aides en cause en aides au sauvetage et en aides à la restructuration, dès lors qu'aucune période de sauvetage n'a précédé l'élaboration du plan de restructuration. Une telle analyse serait contraire à l'objectif visé par l'octroi des aides au sauvetage, qui consiste à maintenir le status quo jusqu'à ce que l'entreprise puisse prendre une position concernant son avenir.

(155) Les aides, qu'elles couvrent des besoins de trésorerie ou des mesures structurelles, s'inscrivent dans la logique de la restructuration en cours. La Commission ne peut pas accepter que soient qualifiées arbitrairement d'aides au sauvetage les aides octroyées pendant les six premiers mois ou encore pendant la première année d'une restructuration. Dans ce contexte, il est indifférent que les aides couvrent des besoins de liquidité de l'entreprise en voie de restructuration, puisque les aides à la restructuration couvrent souvent des besoins de liquidité d'entreprises en restructuration, au même titre que, par exemple, des investissements ou des coûts liés à des réductions de capacités.

(156) En outre, la Commission considère que le montant d'aide relatif à la mesure 2 a été en très grande partie retranché des montants découlant des mesures structurelles qui l'ont remplacée et que, pour cette raison également, il est donc approprié de l'examiner dans le cadre de la restructuration. Quant à la contre-garantie (ancienne mesure 3), elle ne remplit aucun des critères d'autorisation des aides au sauvetage énoncés dans les lignes directrices. Il ne s'agissait notamment pas de liquidité car elle ne constituait pas une garantie de prêt comme prévu au point 23 des lignes directrices. De plus, cette contre-garantie devait s'étaler bien au delà des six mois prévus dans les lignes directrices, puisqu'elle devait couvrir des projets pouvant durer jusqu'à sept ans.

(157) Eu égard à ce qui précède, la Commission estime opportun d'apprécier ces mesures comme incluses dans l'ensemble des aides à la restructuration.

b) *Aides à la restructuration*

(158) Les lignes directrices prévoient quatre conditions cumulatives pour autoriser une aide à la restructuration: un plan garantissant la viabilité à long terme, la prévention des distorsions de concurrence, des aides limitées au minimum et la mise en œuvre complète du plan de restructuration.

Retour à la viabilité

(159) L'octroi de l'aide est conditionné par la mise en œuvre du plan de restructuration qui aura été, pour toutes les aides individuelles, validé par la Commission. Le plan de restructuration, dont la durée doit être aussi limitée que possible, doit permettre de rétablir dans un délai raisonnable la viabilité à long terme de l'entreprise, sur la base d'hypothèses réalistes concernant les conditions d'exploitation future. L'aide à la restructuration doit donc être liée à un plan viable de restructuration, sur lequel l'État membre s'engage.

(160) La Commission a apprécié, avec l'aide de son consultant externe, le plan de restructuration présenté par la France afin de déterminer s'il est suffisant pour rétablir la viabilité à long terme de l'entreprise. La Commission a fondé son analyse sur les informations présentées en août et décembre 2003, puis en février 2004. L'appréciation de la Commission concerne en premier lieu l'adéquation de la restructuration opérationnelle, puis les perspectives du marché et leur impact sur le plan de restructuration, enfin la situation financière de l'entreprise après la mise en œuvre du plan de restructuration.

Restructuration opérationnelle

(161) Dans l'analyse des mesures de restructuration, il convient de tenir compte de la spécificité des secteurs dans lesquels Alstom est actif. En particulier, pour les secteurs «Power» et «Transport», les investissements nécessaires en actifs fixes sont relativement réduits par rapport aux besoins de fonds de roulement. Ce sont les capacités de réalisation de projet et d'ingénierie qui importent le plus, tandis que les capacités de production physique ne sont une contrainte majeure que pour un nombre limité de produits ⁽²⁷⁾. En conséquence, les entreprises sont généralement capables d'élargir leur offre dans les périodes de forte demande. À l'inverse, il n'est pas toujours possible de réduire la main-d'œuvre excédentaire dans des périodes de faible demande, notamment dans les pays où la législation sociale est plus contraignante. Une autre spécificité des activités d'Alstom est la nécessité de fabriquer des produits différents ⁽²⁸⁾ sur la même ligne de production en fonction des commandes, ceci afin d'optimiser l'utilisation des capacités de production («utilization runs»).

⁽²⁷⁾ Les bogies pour le matériel roulant sont un exemple de marché où il est nécessaire de disposer de capacité de production physique suffisante. Par ailleurs, la présence locale d'usines peut être un facteur important sur le marché du matériel ferroviaire.

⁽²⁸⁾ Par exemple, le secteur du matériel ferroviaire, les trains à grande vitesse et les métros sont des substituts de production. Dans la construction navale, c'est par exemple le cas des paquebots de croisière et des méthaniers.

- (162) La capacité de production se mesure principalement à l'espace disponible pour la production («roofed area») et à la main-d'œuvre disponible, tandis que la machinerie installée n'est, en général, pas la contrainte majeure, à la différence d'autres industries. En outre, il est difficile de mesurer la capacité de production par produit car, comme cela vient d'être mentionné, différents produits peuvent être fabriqués à différents moments sur une même ligne de production.
- (163) En conséquence, les mesures de restructuration internes d'Alstom ont été analysées en vérifiant qu'elles permettront à l'entreprise de réorganiser efficacement l'utilisation de sa main-d'œuvre et de rationaliser sa présence géographique.
- (164) La Commission considère qu'en ce qui concerne les secteurs «Power Generation» et «Transport», les mesures de restructuration sont suffisantes pour assurer le redressement industriel. Les réductions d'effectifs prévues sont jugées proportionnelles à l'ampleur de la surcapacité qui existe dans ces industries. Les estimations du coût de ces restructurations et des économies qui en découlent semblent réalistes. De plus, la mise en œuvre anticipée du plan de restructuration indique que le processus est bien avancé, de sorte que le risque d'un retard dans la réalisation des objectifs prévus pour mars 2006 est réduit.
- (165) Dans le secteur «Power Turbo-Systems», la réduction d'effectifs de [...] % (de [...] à [...] employés) est en ligne avec l'excédent de capacité indiqué par les derniers taux d'utilisation d'Alstom estimés par la France ([...] % en août 2003) et par l'expert de la Commission ([...] % en 2002 et [...] % en 2003). Cette réduction d'effectifs, combinée avec la réduction et la clôture sélective des installations et avec la réorganisation opérationnelle, aidera à restaurer la compétitivité d'Alstom. Dans le secteur «Power Environment», la réduction des effectifs de [...] % (de [...] à [...]) [...] ⁽²⁹⁾ jugée nécessaire par l'expert externe de la Commission. Elle est également supérieure à la surcapacité indiquée par le taux d'utilisation estimé par la France (autour de [...] % sur le premier semestre de l'année 2003-2004). Cette réduction importante des effectifs peut être expliquée par la fermeture de sites de production, [...]. Dans le secteur «Power Services», la réduction des effectifs atteint [...] % (de [...] à [...]). Il n'y a pas de fermeture de sites prévue ⁽³⁰⁾, mais cela peut être justifié par la nécessité d'une présence locale dans ce domaine d'activité.
- (166) Enfin, des efforts de restructuration sont prévus dans le secteur «Power Conversion» (la partie de «T & D» qui n'a pas été vendue à Areva), sous la forme d'une réduction d'effectifs de [...] % (de [...] à [...]) employés) et d'une réorganisation de la structure industrielle.
- (167) Dans le secteur «Transport», la réduction des effectifs prévue s'élève à [...] % (de [...] à [...]). Cette réduction des effectifs est en ligne avec les estimations de la surcapacité réalisée par le consultant externe (entre [...] % et [...] %). La réduction n'est cependant pas cohérente avec le taux d'utilisation actuel d'Alstom (plus de [...] %) communiqué par la France. Cette incohérence peut toutefois être partiellement expliquée par le fait que plus de [...] % de la réduction des effectifs (combinée avec des fermetures de sites de production) touchent le Royaume-Uni. Alstom Transport a récemment connu des difficultés importantes dans ce pays et les perspectives de marché y sont bien moins positives que dans d'autres pays. D'autres réductions d'effectifs peuvent avoir été prévues par anticipation en vue de l'amélioration de la productivité résultant de l'optimisation industrielle.
- (168) Contrairement à son appréciation concernant les secteurs «Transport» et «Power», la Commission juge que les actions prévues par le plan de restructuration dans le secteur «Marine» sont insuffisantes pour compenser l'excès de capacité des chantiers navals d'Alstom. La réduction d'effectifs prévue par ce plan est de [...] % (de [...] à [...]) salariés). La production sera concentrée sur les chantiers navals de Saint-Nazaire qui constituent le site de construction le plus important, tandis que d'autres sites moins importants seront clôturés. Nonobstant ces mesures, la Commission doute que ces efforts de restructuration puissent être suffisants pour relever le taux d'utilisation des chantiers navals d'Alstom à un niveau acceptable en 2006. Les fondements de cette analyse sont exposés aux considérants 169 et 170.
- (169) Même si le secteur «Marine» d'Alstom a la capacité technique de produire différents types de bateaux (paquebots de croisière, méthaniers, carriers, yachts, navires scientifiques et militaires, etc.), il semble que les futures commandes devraient se concentrer sur la demande de paquebots de croisière. Le plan de restructuration lui-même prévoit que les nouvelles commandes viendront principalement de ce marché, tandis que les autres types de bateaux ne devraient pas constituer une partie significative des commandes reçues. La capacité de production actuelle des chantiers navals de Saint-Nazaire est estimée entre 5 et 6 paquebots de croisière par an. Certaines perspectives à moyen terme indiquent que, si Alstom maintient sa part de marché actuelle, elle recevra des commandes pour un maximum de 3 paquebots de croisière par an pour la période 2004-2006. Même si la production d'autres types de bateaux pouvait venir compenser un niveau de commande de paquebots qui se situerait en dessous de ce maximum, il serait improbable que cela ait un impact significatif qui puisse élever le niveau de commandes total au-delà de 3 navires (équivalent paquebot de croisière) par an.

⁽²⁹⁾ Lire «est conforme à la réduction minimale».

⁽³⁰⁾ À l'exception du site de La Courneuve en France. Ce site faisait partie de l'activité «Turbines industrielles» qui a été vendue à Siemens.

(170) Dans ce contexte, la Commission a accueilli positivement l'engagement récent de la France de prendre les mesures nécessaires aussitôt que possible, [...], pour réduire le seuil de rentabilité d'Alstom pour la construction navale de 4,5 commandes de navires (équivalents paquebots de croisière) par an (moyenne des cinq dernières années) à [...]. La Commission considère que cet effort additionnel [...] est absolument nécessaire pour assurer la viabilité à long terme de ce secteur, et qu'il devra être mis en œuvre.

Performance opérationnelle

(171) La Commission a évalué en détail les prévisions issues du plan de restructuration, qu'il s'agisse des commandes ou du revenu d'exploitation par secteur. À cet effet, elle a vérifié que ces éléments sont conformes aux prévisions établies pour chacun des marchés concernés. La Commission considère que les prévisions relatives aux commandes sont généralement réalistes, et que celles concernant les parts de marché et la croissance industrielle sont suffisamment prudentes. Deux secteurs font cependant exception: «Power Turbo-Systems» et «Marine».

(172) L'activité «Power TurboSystems» d'Alstom a subi de très lourdes pertes ayant pour origine les graves dysfonctionnements, survenus au cours de l'année 2000, des turbines à gaz de grande puissance GT24/GT26, qui représentent le modèle le plus important de la gamme commercialisée par Alstom dans ce secteur. Des travaux d'amélioration des performances des turbines ont été entrepris et des accords commerciaux conclus avec les clients mécontents. La France indique que les turbines en cause sont aujourd'hui tout à fait performantes, et précise qu'une commande de trois turbines vient d'être passée par une entreprise espagnole, ce qui est de nature à prouver que la clientèle d'Alstom a repris confiance dans la qualité et les performances des turbines de haute technologie commercialisées par le groupe.

(173) La Commission considère qu'il y a suffisamment d'éléments positifs qui confirment le retour à la reprise sur ce secteur. Il est en effet avéré qu'Alstom a entrepris les travaux nécessaires pour atteindre les performances escomptées et que les litiges avec les clients insatisfaits sont en passe d'être résolus; la Commission observe en outre que les provisions comptables établies afin de couvrir les risques résiduels sont suffisantes. En tout état de cause, la commande de trois turbines en décembre 2003 signalée par la France prouve que le secteur en cause peut recouvrer sa compétitivité.

(174) Toutefois, malgré ces signes encourageants, la Commission estime que la France surestime la capacité d'Alstom de regagner des parts de marché dans les années à venir. En effet, si la part de marché d'Alstom devait être en ligne avec sa performance moyenne dans la période 1992-2002,

la Commission calcule une sensibilité (commandes à risque) qui se situe autour de [...] % des commandes escomptées. La Commission considère [...] d'euros de commandes comme étant à risque, chaque année, en 2004/2005 et 2005/2006, sur [...] d'euros de commandes prévues.

(175) Dans le secteur «Marine», la Commission considère que les prévisions de commandes telles qu'elles ressortent du plan de restructuration sont trop optimistes, même dans l'hypothèse où serait confirmée la reprise à long terme du marché des navires de croisière et même en escomptant la possibilité pour les Chantiers de l'Atlantique de produire d'autres types de navires à haute performance technologique comme les méthaniers. La Commission considère [...] d'euros de commandes comme étant à risque, par année, en 2004/2005 et 2005/2006, sur [...] d'euros de commandes prévues.

(176) D'après ces éléments, la Commission estime qu'un total de [...] d'euros de commandes est à risque. Ce montant n'est que partiellement compensé par la marge de manœuvre («corporate buffer») de [...] d'euros appliquée sur les commandes prévues. Le plan de restructuration apparaît en conséquence trop optimiste dans la mesure où la Commission estime que [...] d'euros de commandes à risque ne sont pas couverts par le «corporate buffer».

(177) La Commission a analysé les prévisions de l'entreprise au niveau du bénéfice d'exploitation. Elle estime que les objectifs contenus dans le plan de restructuration devraient pouvoir être atteints. En effet, les attentes en termes de résultat opérationnel sont suffisamment prudentes pour compenser l'excès d'optimisme identifié au niveau des prévisions de commandes. La Commission considère donc que les conséquences de cette surestimation ne devraient pas mettre en danger l'objectif de rentabilité opérationnelle d'Alstom pour 2006.

(178) La Commission, ayant analysé les autres éléments fondamentaux du plan de restructuration visant à justifier de la pertinence des prévisions relatives à la rentabilité opérationnelle d'Alstom pour 2006, estime que lesdites prévisions sont réalistes. Un premier élément essentiel à l'amélioration de la rentabilité ressort des mesures d'économies entreprises dans le cadre des actions de restructuration décrites dans la partie II.3. Les mesures d'économie visant à rationaliser les coûts apparaissent réalistes et le rythme de leur mise en œuvre peut être considéré comme un indicateur positif justifiant que la restructuration et le retour à la viabilité pourront être réalisés dans les délais prévus.

(179) En deuxième lieu, la Commission observe que les pertes considérables dues aux dysfonctionnements importants intervenus dans les turbines à gaz de grande puissance GT24/GT26 étaient exceptionnelles. De plus, des accords sont intervenus pour mettre un terme aux litiges en cours avec certains clients. Ce type de difficulté, par nature non récurrente, ne devrait pas se reproduire dans le futur.

- (180) Un troisième élément important est la prévision du maintien d'une profitabilité élevée dans les domaines déjà performants et, en particulier, dans la division «Power Services» (marge opérationnelle de [...] % prévue pour 2006). Ces prévisions semblent raisonnables sur la base des caractéristiques et de la croissance des secteurs d'activité.
- (181) Prenant ces éléments en considération, la Commission conclut que l'objectif de 6 % de marge opérationnelle au niveau du groupe prévu par le plan de restructuration pour 2006 est réalisable.

Retour de la viabilité à long terme

- (182) La Commission a analysé le point de savoir si les mesures prévues par le plan de restructuration permettront à Alstom de restaurer sa viabilité à long terme. Comme cela a déjà été indiqué, la Commission considère que sur le plan industriel, les mesures sont en général suffisantes pour atteindre les objectifs de profitabilité prévus par le plan. En outre, il existe des signes positifs indiquant que les problèmes techniques exceptionnels qui ont généré de très lourdes pertes ponctuelles dans les années passées ont été résolus.
- (183) Cependant, la Commission conservait des doutes quant à l'efficacité des mesures contenues dans le plan de restructuration pour restaurer la solidité financière à long terme d'Alstom après mars 2006. La Commission ne pouvait donc conclure qu'à la fin de la restructuration, l'entreprise serait capable d'agir sur le marché par ses propres moyens, comme cela est requis par les lignes directrices. Les doutes de la Commission résultaient des éléments d'analyse suivants.
- (184) En premier lieu, une marge opérationnelle de 6 % en 2005/2006, ce qui correspond à un bénéfice d'exploitation de [...] d'euros, ne semblait pas une base suffisante pour garantir la viabilité à long terme de l'entreprise. D'après le plan de restructuration, le bénéfice net en 2005/2006 devait être de [...] d'euros, soit [...] % des ventes.
- (185) Ensuite, la Commission estimait que le niveau de la dette économique par rapport aux fonds propres restait trop élevé en 2006: [...] d'euros par rapport à [...] d'euros. Cela donnait un ratio dette/fonds propres («gearing ratio») de [...]. En conséquence, Alstom aurait dû consacrer un pourcentage très important de ses revenus pour faire face aux charges d'intérêts sur sa dette: les charges financières auraient été de [...] d'euros, alors que les revenus avant déduction d'intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (EBIDTA) auraient dû totaliser [...] d'euros, soit un ratio de couverture des charges d'intérêt («interest cover») de [...]. Un tel niveau indiquait clairement une situation financière fragile, difficile à soutenir à long terme.
- (186) En outre, la Commission considérait qu'Alstom risquait de manquer de capacité de financement à court terme pour répondre aux besoins de liquidités durant la période de restructuration. Le consultant, dans son évaluation du plan de trésorerie d'Alstom, considérait que le «headroom» (lignes de crédits disponibles moins lignes de crédit déjà engagées) devrait être maintenu au-dessus de [...] d'euros, un niveau que la Commission considère comme suffisant, mais uniquement en l'absence de difficultés imprévues. En tout état de cause, d'après ce même plan de trésorerie, le niveau du «headroom» devait être inférieur au niveau de référence de [...] d'euros pendant le premier et le second trimestre de l'année 2005/2006.
- (187) Finalement, la Commission considérait qu'il était nécessaire qu'Alstom augmente ses fonds propres à moyen terme. D'après le plan, le niveau des fonds propres en 2006 devait être de [...] d'euros, soit [...] % des ventes, tandis que pendant la période 1998/2000 les fonds propres représentaient 12 % des ventes. Un bilan financier plus solide que celui prévu pour 2006 était jugé nécessaire pour que l'entreprise puisse attirer des investisseurs et donc se financer de manière autonome sur les marchés.
- (188) Pour conclure, la Commission considérait que le plan de restructuration d'Alstom demeurerait insatisfaisant sur le plan financier, principalement en raison du niveau très important de la dette et très faible des fonds propres.
- (189) Cependant, en mai 2004, la France a fait savoir à la Commission que l'entreprise allait procéder à une augmentation du capital en numéraire et à une conversion d'une partie de sa dette en capital. Ces deux opérations permettront aux fonds propres de se situer entre [...] et [...] d'euros et à la dette de se situer entre [...] et [...] d'euros en mars 2006, en fonction du degré de participation des banques à la conversion de créances en capital, ce qui correspond à un pourcentage des ventes de [...] % à [...] %. Le rapport entre dette et fonds propres («gearing ratio») sera compris entre [...] et [...] en 2006, ce qui représente une amélioration suffisante par rapport au niveau contenu dans les prévisions faites sur la base du plan financier précédent. De plus, la réduction de la dette se traduira par une diminution des charges financières: en 2006, elles seront comprises entre [...] et [...] d'euros. Sur la base d'un EBIDTA de [...] d'euros, le ratio d'«interest cover» devrait se situer entre [...] et [...], ce qui indique une situation financière soutenable.
- (190) En conclusion, la nouvelle augmentation de capital et la réduction conséquente de la dette permettent en grande partie d'écarter les doutes de la Commission relatifs à la viabilité de l'entreprise à moyen terme.
- (191) En outre, la Commission prend note de l'engagement de la France, mentionné dans la partie V, de conclure un ou des partenariats industriels dans un délai de quatre ans.

- (192) La Commission estime que pour consolider les perspectives de viabilité d'Alstom à long terme, il est effectivement nécessaire que l'entreprise noue un ou plusieurs partenariats. Le ou les partenaires choisis devraient bénéficier d'une solidité financière suffisante et contribuer d'un point de vue financier et industriel au partenariat créé. Les activités industrielles concernées devraient cependant être telles que le ou les partenariats puissent être approuvés par la Commission sur la base des règles de concurrence du traité. Le ou les partenariats devraient être prévus pour une longue durée. Il devrait s'agir d'accords structurels et stratégiques qui ne pourraient se limiter à la réalisation d'un projet précis en association, par exemple pour répondre à un appel d'offres précis. Afin d'avoir un impact sensible sur l'évolution industrielle et financière d'Alstom, le ou les partenariats devraient porter sur une part significative des activités d'Alstom dans ses métiers clés du transport et de l'énergie, dans des domaines qui ne feront pas l'objet d'entreprises conjointes (voir considérants 206 et 207). En conclusion, ces partenariats devraient permettre à Alstom de potentialiser ses atouts technologiques et industriels en desserrant, pour les activités concernées, les contraintes financières auxquelles elle est soumise ⁽³¹⁾.
- (193) Il convient encore d'observer que ces partenariats seront noués, en principe et sauf autorisation expresse de la Commission, avec des entreprises qui ne sont pas contrôlées par les pouvoirs publics français, de jure ou de facto, individuellement ou conjointement. S'il en allait autrement, les partenariats pourraient pérenniser la présence de l'État à côté du groupe Alstom, ce qui serait en contradiction flagrante avec l'autre engagement contracté par la France, qui consiste à mettre fin à la participation des pouvoirs publics au capital d'Alstom, et par cela même aux aides d'État que cette participation comporte.
- (194) En conclusion, la Commission considère la réalisation de l'engagement relatif aux partenariats comme essentielle pour dissiper tous les doutes relatifs à la viabilité à long terme de l'entreprise.
- Prévention des distorsions de concurrence indues
- (195) Les aides à la restructuration, pour être autorisées par la Commission, doivent remplir une seconde condition qui consiste à ce que des mesures soient prises pour atténuer, autant que possible, les éventuels effets négatifs que les aides pourraient avoir sur les concurrents. À défaut, les aides doivent être considérées comme «contraires à l'intérêt commun» et être déclarées incompatibles avec le marché commun. Cette condition se traduit, le plus souvent, par une limitation de la présence que l'entreprise peut conserver sur son ou ses marchés à l'issue de la période de restructuration.
- (196) Comme cela a déjà été exposé, Alstom a exercé jusqu'en 2003 des activités dans les domaines suivants: énergie, transmission et distribution, transport ferroviaire et marine. En conséquence, des mesures destinées à compenser les effets négatifs de l'aide sur les concurrents devraient être prises dans chacun de ces secteurs. Le plan de restructuration prévoit un recentrage d'Alstom autour de ses métiers de base. Dans ce contexte, il est important que le plan de restructuration, tel que communiqué à la Commission par la France les 5 décembre 2003 et 15 mars 2004, soit exécuté intégralement, y compris pour les actifs qui seront cédés.
- (197) Dans le secteur énergétique, il est à noter que l'entreprise a déjà cédé le segment des turbines industrielles, comprenant les petites turbines à gaz (< 50 MW) et les turbines à vapeur (< 100 MW) à Siemens, ainsi que la division «T & D» à Areva. Ces activités cédées représentaient 20 % du chiffre d'affaires total d'Alstom en 2002/2003. En outre, les engagements de la France décrits dans la partie V prévoient des cessions d'actifs additionnelles dans le domaine de l'énergie, notamment les chaudières industrielles, ainsi que la création d'une entreprise conjointe couvrant l'activité hydraulique.
- (198) S'agissant du second métier de base d'Alstom, le transport ferroviaire, la France s'engage à céder notamment l'usine de locomotives de fret de Valence et ses activités «Transport» en Australie et en Nouvelle-Zélande.
- (199) Concernant ces deux dernières activités ainsi que les chaudières industrielles, Alstom devra continuer à les gérer selon les principes de bonne gestion, en leur assurant les moyens d'un développement normal, et en ne prenant aucune mesure qui diminuerait leur valeur, par exemple le transfert d'actifs intangibles (brevets, autorisations, accords commerciaux, etc.), de personnel, de clients ou de capacité de vente vers la maison mère ou tout autre partie du groupe Alstom. À cette fin, la France s'engage, pour chacune de ces activités devant être cédées, à la mise en place ou à la stabilisation par Alstom d'un «management» dédié pour assurer sa bonne gestion. Un «trustee» nommé par la France et approuvé par la Commission assurera le contrôle de l'évolution adéquate de la gestion et de la vente de ces activités.

⁽³¹⁾ Voir en ce sens notamment le point 34 des lignes directrices.

- (200) En ce qui concerne les 800 millions d'euros (sur la base du chiffre d'affaires 2002/2003) de cessions additionnelles qui devront être effectuées parmi les activités hors «Marine», elles devront absolument satisfaire aux deux conditions suivantes. D'une part, l'activité cédée ne peut faire l'objet par ailleurs dans le cadre de la présente décision d'une cession passée ou à venir ou être incluse dans l'entreprise commune visée au considérant 207. D'autre part, la cession doit couvrir une activité viable comprenant actifs fixes et personnel, et dont le chiffre d'affaires 2002/2003 est représentatif du niveau d'activité au moment de la cession. [...].
- (201) Sur la base d'un chiffre d'affaires déjà réduit de 20 % par la vente des turbines industrielles et de l'activité «T & D», les cessions additionnelles représentent une diminution supplémentaire d'environ 10 %. Ces cessions doivent s'ajouter à d'importantes réductions d'activités (notamment fermetures totales ou partielles de sites de production) et aux réductions d'effectifs mentionnées précédemment (voir tableau 2), comme prévu dans le cadre du plan de restructuration.
- (202) Dans ce contexte, la Commission estime que les contreparties réalisées et qui doivent encore être réalisées par Alstom permettent d'éviter des distorsions de concurrence indues au sens des points 35 à 39 des lignes directrices. Elles combinent tout à la fois des fermetures de sites et des cessions. Le fait que, dans les secteurs concernés, la présence sur un marché et la capacité de production soient peu dépendantes des lignes de production installées explique que, dans le cas d'espèce, la Commission ait privilégié les cessions par rapport à la réduction de la taille des outils physiques de production.
- (203) Cette conclusion est confortée par des conditions ou engagements spécifiques applicables dans le cas d'espèce à l'autorisation de l'aide et imposés ou acceptés au titre du point 42 des lignes directrices.
- (204) En effet, dans le domaine du transport, la France s'engage à entamer une série de mesures structurelles tendant à accroître de manière effective l'ouverture du marché français du matériel ferroviaire afin d'augmenter la concurrence sur ce marché au profit du consommateur. Cet engagement, important sur des marchés qui, au vu des données disponibles, ont tendance à privilégier des entreprises nationales, répond au point 42 i) des lignes directrices.
- (205) Toujours dans le secteur «Transport», des limitations seront appliquées à la politique de prix et d'acquisitions d'Alstom en vue d'éviter des distorsions de concurrence.
- (206) La Commission rappelle que la France s'est engagée à ce que l'entreprise conclue un ou des partenariats industriels, qui porteront sur des parties significatives de l'activité d'Alstom, dans un délai de quatre ans. Au-delà de l'amélioration de la viabilité de l'entreprise, cet engagement de partenariats est également considéré comme une mesure compensatoire pour les concurrents. En effet, il contraint Alstom à trouver des partenaires pour des activités importantes et à les faire participer à ces activités. La Commission estime que le besoin de partenariats est principalement nécessaire dans les métiers du transport et de l'énergie pour lesquels les distorsions de concurrence dues aux aides sont les plus sensibles.
- (207) L'entreprise conjointe qui devra être constituée pour l'activité hydraulique, conformément à l'engagement contracté par la France, s'inscrit exactement dans la même logique. À cet égard, la Commission estime que la notion de «contrôle conjoint» doit être comprise au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises («le règlement CE sur les concentrations») ⁽³²⁾.
- (208) Ces trois derniers éléments (limitations à la politique de prix et d'acquisitions, partenariats industriels et création d'une entreprise conjointe), dont la teneur a été explicitée en détail, répondent au point 42 ii) des lignes directrices.
- (209) Enfin, l'engagement des autorités françaises de retirer la notification d'aides à l'innovation et de ne pas présenter de notifications pour des aides à la restructuration, l'une et l'autre concernant le secteur «Marine», s'inscrit dans le contexte du point 42 iii) des lignes directrices. Dans ce contexte, la Commission estime également nécessaire d'imposer qu'aucune aide additionnelle ne puisse être accordée à Alstom jusqu'à la fin du processus de restructuration et en tout état de cause jusqu'à la date d'expiration de la possibilité d'émissions de nouvelles cautions sur la ligne syndiquée de 8 milliards d'euros, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin 2006. Cette condition ne vise pas les aides visées par l'article 87, paragraphe 2, du traité, ni celles octroyées dans le cadre des projets de recherche cofinancés par l'Union européenne, ni celles octroyées au titre du mécanisme de défense temporaire (voir considérant 218).

⁽³²⁾ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

- (210) Compte tenu de la position d'Alstom sur le marché français, notamment dans le secteur du matériel ferroviaire, la Commission prend note avec satisfaction des engagements pris par la France quant aux mesures structurelles d'ouverture de ce marché. Dans leur ensemble, ces mesures permettront à d'autres entreprises de surmonter certains obstacles qui, à l'heure actuelle, limitent fortement la concurrence sur ledit marché.
- (211) En conséquence, la Commission estime que des mesures suffisantes ont été prises afin de limiter l'impact négatif des aides sur la concurrence, les concurrents et le consommateur.

Aide proportionnée aux coûts et avantages de la restructuration

- (212) Pour que l'aide puisse être autorisée, il convient qu'une troisième condition soit remplie, qui consiste en ce que le montant et l'intensité de l'aide soient limités au strict minimum nécessaire pour permettre la restructuration en fonction des disponibilités financières de l'entreprise, de ses actionnaires ou du groupe commercial dont elle fait partie. Les bénéficiaires de l'aide doivent contribuer substantiellement au plan de restructuration en puisant dans leurs ressources propres. En tout état de cause, il y a lieu de démontrer à la Commission que l'aide sera utilisée uniquement pour restaurer la viabilité de l'entreprise et qu'elle ne permettra pas à son destinataire d'augmenter sa capacité de production durant la mise en œuvre du plan de restructuration.
- (213) Dans le cas d'Alstom, la Commission constate que les coûts de la réorganisation des activités, tels que décrits dans le plan évalué par PricewaterhouseCoopers («PwC»), s'élèvent à [...] d'euros⁽³³⁾. À ce montant doivent être ajoutés les besoins de capitaux nécessaires à la restauration d'une structure financière suffisamment solide. En effet, les fonds propres ont presque totalement disparu du bilan, suite aux pertes exceptionnelles des deux dernières années. Enfin, il faut également tenir compte des besoins très importants de l'entreprise en matière de cautions et de liquidités.
- (214) La Commission rappelle que l'État intervient au moyen des TSDDRA à hauteur de 300 millions d'euros (mesure 1), de liquidités à court terme à hauteur de 1,2 milliard d'euros (mesure 2), d'une garantie en second rang à hauteur de 1,25 milliard d'euros (mesure 3), d'une garantie pour un PSDD à hauteur de 300 millions d'euros qui sera convertie en capital (mesure 4), d'un TSDD à hauteur de 200 millions d'euros qui sera aussi converti en capital (mesure 5) et participe à une nouvelle augmentation de capital à hauteur de 180 à 220 millions d'euros. Enfin, l'État s'expose, via des garanties dans le secteur «Marine», pour un montant non déterminé et a déjà octroyé des garanties (ancienne mesure 3) évaluées à environ 411 millions d'euros. Au total, l'exposition globale quantifiée de l'État au cours de la période concernée s'est élevée à un maximum de 3,470 milliards d'euros. Il convient cependant de noter que, l'entreprise ayant déjà remboursé 900 millions d'euros (mesure 2), ainsi que cela a déjà été indiqué, le risque potentiel pour l'État s'élève à 2,570 milliards d'euros. Comme cela a déjà été expliqué, les aides ont été évaluées à un montant maximal compris entre 3,03 et 3,08 milliards d'euros (voir tableau 7), plus un montant non déterminé découlant des mesures 9 et 10.
- (215) La contribution de l'entreprise elle-même à la couverture des coûts et des besoins de capitaux est significative. Des cessions d'activité très importantes ont été et seront réalisées. Les revenus de ces ventes ont permis et permettront de couvrir une partie de ces besoins de capitaux. Ils permettront de limiter l'endettement et les charges financières futures de l'entreprise. De plus, à côté du remboursement déjà signalé de 900 millions d'euros, qui ne sont pas inclus dans le tableau 8 en vue d'éviter un double comptage, l'entreprise fera un effort très important en finançant elle-même le collatéral en cash d'un montant de 700 millions d'euros, élément essentiel à l'obtention de la nouvelle ligne de cautions.
- (216) Hormis la participation d'Alstom, une contribution privée importante sera apportée par les banques et les investisseurs. Les banques ont fourni une garantie sur la première augmentation de capital pour 300 millions d'euros, des liquidités à court terme à hauteur de 300 millions d'euros (mesure 2), une ligne syndiquée de cautions sur laquelle leur exposition réelle s'élèvera à 6,05 milliards d'euros (mesure 3), un PSDD à hauteur de 1,2 milliard d'euros, des ORA pour 900 millions d'euros et enfin une garantie sur le placement de la nouvelle augmentation de capital d'un montant de 800 à 1 milliard d'euros, dont 700 millions seront utilisés pour financer le collatéral en cash. Alstom et le secteur privé se sont investis dans la restructuration de l'entreprise pour un montant compris entre 10,3 et 10,4 milliards d'euros (ou entre 9,6 et 9,7 milliards d'euros si le collatéral en cash financé par l'augmentation de capital n'est pas pris en compte). La contribution privée peut donc être considérée comme substantielle dans le cas d'espèce.

⁽³³⁾ Voir tableau 2.

Tableau 8

Description de la contribution du secteur privé, hors produit des cessions

(en milliards d'euros)	
Mesures	Montant
Banques/Investisseurs	
Augmentation de capital I	0,3
ORA	0,9
Liquidités à court terme renouvelées (mesure 2)	0,3
PSDD avec possible conversion en capital (mesure 4)	1,20
Cautions à hauteur de 8 milliards (mesure 3)	6,05
Augmentation de capital II (mesure 6)	0,83 — 0,98
Alstom	
Financement du collatéral couvrant les premières pertes (mesure 6)	0,7
Total	10,3 — 10,4

(217) En outre, la Commission doit s'assurer que les aides seront limitées au minimum nécessaire pour permettre la restructuration. Il faut rappeler, d'une part, qu'une partie des aides a déjà été remboursée, notamment les 900 millions d'euros de la mesure 2. D'autre part, la France s'est engagée à se retirer du capital de l'entreprise dans les douze mois qui suivent l'obtention par Alstom d'un «rating "investment grade"» et, en tout état de cause, avant quatre ans. [...]. Étant donné que la France n'entre pas dans le capital de l'entreprise en tant qu'investisseur privé mais dans une optique d'aide, l'engagement de la France est nécessaire pour s'assurer que cette aide d'État sous forme de participation au capital se limite à la durée minimale nécessaire. En conséquence, la Commission estime essentiel que ce retrait du capital soit effectif.

(218) La Commission veut aussi s'assurer qu'aucune aide additionnelle ne vienne altérer la proportionnalité de l'ensemble des aides faisant l'objet de la présente décision. Pour cette raison, aucune autre aide ne pourra être versée en faveur de l'entreprise pendant deux ans à compter de la date de la présente décision, ce qui correspond approximativement à la période de restructuration et à la période pendant laquelle de nouvelles cautions pourront être émises au titre de la nouvelle ligne syndiquée ⁽³⁴⁾. La Commission considère en effet que les aides accordées par la France permettront à Alstom d'assurer tant sa restructuration que

d'exercer l'ensemble de ses activités durant cette période de deux ans, sans avoir recours à des aides additionnelles nouvelles. Cette condition ne vise pas les aides qui sont compatibles de plein droit avec le traité en vertu de l'article 87, paragraphe 2, du traité, ni celles octroyées dans le cadre des projets de recherche cofinancés par l'Union européenne, ni celles octroyées au titre du mécanisme de défense temporaire conformément au règlement (CE) n° 1177/2002 du Conseil du 27 juin 2002 concernant un mécanisme de défense temporaire en faveur de la construction navale ⁽³⁵⁾, qui ont pour objectif spécifique d'aider les chantiers communautaires opérant dans les segments qui subissent les effets néfastes de la concurrence déloyale de la Corée, ce qui peut être le cas d'entreprises du groupe Alstom. Dans ce contexte, il s'agit également de s'assurer qu'aucune aide ne soit versée par un des futurs partenaires d'Alstom. Pour cette raison également, la France s'est engagée à obtenir l'accord préalable de la Commission en cas de partenariat avec une entreprise contrôlée par l'État, de jure ou de facto, individuellement ou conjointement.

(219) Enfin, les lignes directrices établissent à leur point 40 que l'aide ne devra pas non plus permettre à l'entreprise de disposer de liquidités excédentaires qu'elle pourrait consacrer à des activités agressives susceptibles de provoquer des distorsions de concurrence sur le marché ou à financer de nouveaux investissements qui ne seraient pas indispensables au retour à la viabilité.

⁽³⁴⁾ Il est évident qu'en ce qui concerne les aides au sauvetage et à la restructuration la période de prescription est de dix ans.

⁽³⁵⁾ JO L 172 du 2.7.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 502/2004 (JO L 81 du 19.3.2004, p. 6).

(220) Afin d'assurer le respect de ces dispositions, deux mesures ont été prises. D'une part, la France s'est engagée à faire contrôler pendant quatre ans les marges réalisées en moyenne par an, par sous-secteur, pour écarter la possibilité d'une pratique de prix anticoncurrentiels. D'autre part, en vertu d'un autre engagement, les opérations d'acquisition d'entreprise, dans l'Espace économique européen, seront considérablement limitées pendant cette même période, sans exclure radicalement des opérations de taille modeste. Ces mesures concernent uniquement le secteur «Transport». En effet, cette activité d'Alstom a connu peu de pertes exceptionnelles et les marges réalisées y sont restées satisfaisantes. La grande majorité de l'aide est donc destinée à la restructuration des autres départements de l'entreprise. Ces deux mesures visent à s'assurer que l'aide ne sera pas utilisée par Alstom dans le secteur «Transport» pour financer des politiques de prix anticoncurrentielles ou une politique de croissance externe importante au détriment des concurrents. Eu égard à ce qui précède, la Commission estime que les aides, malgré leur importance, se limitent au minimum nécessaire au rétablissement de la viabilité à long terme de l'entreprise et remarque que la contribution privée est très significative, conformément aux lignes directrices.

Mise en œuvre complète du plan

(221) Le plan de restructuration des quatre départements d'Alstom («Power», «Transport», «Marine» et «Power Conversion»), y compris l'ensemble des engagements de la France, doit être exécuté intégralement. La Commission prend note de l'engagement de la France à cet égard et demande à être informée de l'avancement de la mise en œuvre du plan ainsi que des engagements y afférents. Cette information devra prendre la forme de rapports sur l'état d'avancement de la restructuration. Elle sera complétée par la communication des rapports de validation du «business plan» et du plan de trésorerie réalisés par le cabinet PwC.

(222) Des communications spécifiques à la Commission sont en outre nécessaires afin de s'assurer du respect de certains engagements.

VII. CONCLUSION

(223) La Commission constate que la France a illégalement mis à exécution une grande partie des aides objet de la présente décision en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité. Cependant, les aides peuvent être déclarées compatibles avec le marché commun pourvu que toutes les conditions imposées soient remplies,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les mesures d'aide mises à exécution par la France en faveur d'Alstom sont compatibles avec le marché commun, sous réserve des engagements et conditions prévus à l'article 2.

Article 2

1. Le plan de restructuration d'Alstom, tel que communiqué à la Commission par la France les 5 décembre 2003 et 15 mars 2004, est exécuté intégralement, y compris pour les actifs qui doivent encore être cédés.

2. La France se retire du capital d'Alstom dans les douze mois qui suivent l'obtention par l'entreprise d'un «rating "investment grade"» par une des deux principales agences de notation. Ce retrait est réalisé en tout état de cause dans un délai de quatre ans à compter de l'adoption de la présente décision. [...].

3. Alstom conclut un ou des partenariats industriels, dans un délai de quatre ans à compter de l'adoption de la présente décision. Ces partenariats portent sur des parties significatives de l'activité d'Alstom. Sauf accord préalable de la Commission, ces partenariats ne concernent pas des entreprises contrôlées par l'État, de jure ou de facto, individuellement ou conjointement.

4. Pour l'activité «Hydro Power» d'Alstom, il est établi [...] une entreprise conjointe avec contrôle conjoint dans laquelle Alstom détiendra au maximum 50 % du capital.

5. Les actifs suivants d'Alstom sont cédés à un acheteur indépendant d'Alstom: l'usine de locomotives de fret à Valence, les activités «Transport» en Australie et Nouvelle-Zélande, et les chaudières industrielles [...].

Dans le mois suivant la notification de la présente décision, la France soumet pour approbation à la Commission:

a) des dispositions adéquates pour la mise en place ou la stabilisation par Alstom d'un «management» dédié pour assurer la bonne gestion de chacune des activités visées au premier alinéa, en leur assurant les moyens d'un développement normal, et en ne prenant aucune mesure intentionnelle qui diminuerait leur valeur, par exemple le transfert d'actifs intangibles (brevets, autorisations, accords commerciaux, etc.), de personnel, de clients ou de capacité de vente vers la maison mère ou tout autre partie du groupe Alstom;

- b) un mandat de «trustee» adéquat et le choix d'un «trustee» indépendant qui sera contraint à garder la confidentialité requise et qui assurera le contrôle de l'exécution correcte de la gestion et de la vente des actifs visés au premier alinéa. Une fois mandaté, le «trustee» commence son travail sans délai. Si le «trustee» constate des irrégularités, il les notifie immédiatement à la Commission.
6. Des activités représentant 800 millions d'euros de chiffre d'affaires (base 2002/2003) au sein du périmètre du groupe Alstom, hors «Marine», sont cédées dans un délai de [...]. Pour être prises en compte, les activités cédées doivent couvrir une activité viable comprenant actifs fixes et personnel, dont le chiffre d'affaires 2002/2003 est représentatif du niveau d'activité au moment de la cession, et ne peuvent faire l'objet dans le cadre de la présente décision d'une cession passée ou à venir ou être incluses dans l'entreprise conjointe prévue au paragraphe 4.
7. La [...] et la [...] sont cédées dans un délai de [...].
8. Chaque année, pendant quatre ans, la France soumet à la Commission un rapport validé par un expert retenu par Alstom avec l'agrément de la Commission. Ce rapport devra vérifier que les marges réalisées en moyenne par an, par sous-secteur, sur les contrats signés par la société dans le secteur «Transport», sont compatibles avec le «business plan» et, en cas d'écart, n'indiquent pas une pratique de prix anticoncurrentiels.
9. Les opérations d'acquisition d'entreprises par Alstom dans le secteur «Transport» au sein de l'Espace économique européen ne dépassent pas un total de 200 millions d'euros (valeur d'entreprise) pendant une période de quatre ans.
10. La France met en œuvre les mesures structurelles d'ouverture du marché français du matériel ferroviaire suivantes:
- a) transmission à la Commission, sur sa demande, des avis de Réseau ferré de France et de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) en matière de délivrance des certificats de sécurité et des dossiers techniques qui les sous-tendent;
- b) transmission à la Commission du nouveau projet d'arrêté «Matériel roulant» et information de la Commission, pour chacun des marchés et accords-cadres visés au point f), si et pour quelles raisons les normes prévues par ledit arrêté sont d'application obligatoire; l'arrêté entrera en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2005;
- c) suppression de l'obligation juridique de consulter la SNCF en matière de délivrance des certificats de sécurité, remplacée par l'obligation de consulter [...];
- d) information de la Commission sur les marchés et accords-cadres qui seront conclus de gré à gré par la SNCF et la Régie autonome des transports parisiens (RATP) avec Alstom, lorsque leur montant est supérieur à 473 000 euros, sous la forme d'une liste communiquée à la Commission, une fois par an, indiquant pour chacun de ces marchés ou accords-cadres les motifs du recours à la procédure négociée sans mise en concurrence préalable;
- e) mise en application le 1^{er} novembre 2004 des mesures nécessaires pour mettre en œuvre la directive 2004/17/CE;
- f) communication une fois par an à la Commission de la liste des marchés et accords-cadres d'un montant supérieur à 473 000 euros attribués à Alstom par la SNCF et la RATP après mise en concurrence, et indication pour chacun de ces marchés ou accords-cadres du mode de formulation des spécifications techniques tel que prévu à l'article 34, paragraphe 3, de la directive 2004/17/CE;
- g) communication, sur demande de la Commission, des rapports d'analyse des offres soumis au conseil d'administration de la SNCF pour les marchés et accords-cadres attribués à Alstom par la SNCF et la RATP après mise en concurrence;
- h) adoption, avec entrée en vigueur au plus tard le 1^{er} novembre 2004, d'un dispositif de référé précontractuel conforme à la directive 92/13/CEE.
11. La France met en œuvre les mesures additionnelles de restructuration du secteur «Marine» d'Alstom nécessaires pour ramener le seuil de rentabilité de 4,5 commandes de navires (équivalents paquebots de croisière) par an (moyenne des cinq dernières années) à [...].
12. Aucune aide autre que celles visées par l'article 87, paragraphe 2, du traité, ou celles octroyées dans le cadre des projets de recherche cofinancés par l'Union européenne, ou celles visées par le règlement (CE) n° 1177/2002 n'est octroyée à Alstom jusqu'à la fin du processus de restructuration et en tout état de cause pendant deux ans à compter de l'adoption de la présente décision. En tout état de cause, aucune autre aide à la restructuration ne sera octroyée en violation du principe de l'aide unique.
13. Pour assurer le suivi des conditions prévues aux paragraphes 1 à 12, la France informe la Commission:
- a) de l'obtention par Alstom d'un «rating "investment grade"» conformément au paragraphe 2 dans le mois qui suit cette obtention;
- b) tous les trois mois, des actions entreprises en matière de partenariats industriels conformément au paragraphe 3, et de leurs résultats;

- c) tous les trois mois, des actions entreprises pour la création d'une entreprise conjointe dans l'activité hydraulique conformément au paragraphe 4; dans le mois qui suit la conclusion de l'accord de création, la France communique à la Commission des documents à l'appui afin que la Commission vérifie qu'il s'agit d'une entreprise commune avec contrôle conjoint au sens du règlement (CE) n° 139/2004;
- d) dans le mois qui suit la réalisation, de chacune des opérations énumérées aux paragraphes 4 et 5;
- e) de l'adoption des mesures prévues au paragraphe 10, points c), e) et h);
- f) tous les trois mois, des mesures prises en matière de restructuration additionnelle du secteur «Marine» conformément au paragraphe 11;
- g) des rapports annuels sur l'état d'avancement de la restructuration d'Alstom, complétés par des rapports de validation du «business plan» et du plan de trésorerie.

Article 3

La France informe la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la date de la notification de la présente décision, des mesures prises pour s'y conformer.

Article 4

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 7 juillet 2004.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission
