



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 3 avril 2001

C(2001) 1032 final

À PUBLIER

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 3 avril 2001

déclarant une concentration compatible avec le marché commun

et avec le fonctionnement de l'accord EEE

(Affaire COMP/M.2139 – Bombardier/ADtranz)

CONFIDENTIEL

Décision de la Commission

du 3 avril 2001

déclarant une concentration compatible avec le marché commun

et avec le fonctionnement de l'accord EEE

(Affaire COMP/M.2139 – Bombardier/ADtranz)

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu l'accord sur l'Espace économique européen (ci-après dénommé "l'accord EEE"), et notamment son article 57,

vu le règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil du 21 décembre 1989 relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises¹ (ci-après dénommé: "le règlement sur les concentrations"), tel que modifié par le règlement (CE) n° 1310/97², et notamment son article 8, paragraphe 2,

vu la décision prise par la Commission le 6 décembre 2000 d'engager la procédure dans cette affaire,

vu l'avis du comité consultatif en matière de concentrations entre entreprises³,

CONSIDÉRANT CE QUI SUIT:

1. Le 20 octobre 2000, la Commission a reçu notification, en vertu de l'article 4 du règlement sur les concentrations, d'un projet de concentration selon lequel Bombardier Inc. (ci-après dénommée "Bombardier") entend acquérir le contrôle

¹ JO L 395 du 30.12.1989, p. 1; version rectifiée: JO L 257 du 21.9.1990, p. 13.

² JO L 180 du 9.7.1997, p. 1; rectificatif: JO L 40 du 13.2.1998, p. 17.

³ JO C2000. , p....

exclusif de l'entreprise DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (ci-après dénommée "ADtranz") et fusionner leurs activités à l'échelle mondiale.

2. Par décision datée du 6 décembre 2000, la Commission a constaté que l'opération notifiée soulevait des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun. Elle a par conséquent engagé en l'espèce la procédure prévue à l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations.

I. LES PARTIES

3. Bombardier est une société canadienne exerçant des activités de conception, de développement, de fabrication et de commercialisation dans les industries aéronautique, ferroviaire et des produits récréatifs. En outre, la société offre des services liés à ses produits et à ses activités de base et elle est également présente, par l'intermédiaire de filiales, dans les secteurs des services financiers et du développement immobilier. Bombardier exploite des usines situées principalement en Amérique du Nord et en Europe occidentale. Elle réalise plus de 90% de son chiffre d'affaires en dehors du Canada.
4. ADtranz, filiale à 100% de DaimlerChrysler AG, est active dans la fabrication et la distribution de véhicules ferroviaires. Ses activités actuelles couvrent la fabrication et la vente de matériel roulant ainsi que d'installations fixes et d'équipements de signalisation. Avant même la présente opération et indépendamment de celle-ci, la société avait décidé de recentrer son activité sur le matériel roulant. En conséquence, ADtranz a conclu avec le groupe britannique Balfour Beatty un accord par lequel elle s'engage à céder à ce dernier ses activités dans le domaine des installations fixes, sous réserve de l'autorisation de l'Office of Fair Trading. En outre, ADtranz a également l'intention de se défaire de ses activités dans le domaine de la signalisation, bien qu'elle n'ait pas encore trouvé d'acquéreur.

II. CONCENTRATION

5. Bombardier entend acquérir le contrôle exclusif de ADtranz par achat et transfert de la totalité des actions de la société, qui sont toutes actuellement détenues par Daimler-Chrysler AG. En conséquence, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b) du règlement sur les concentrations.

III. DIMENSION COMMUNAUTAIRE

6. Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaires total sur le plan mondial⁴ de plus de 5 milliards d'euros (Bombardier, 8,598 milliards d'euros au cours de son exercice financier clôturé au 31 janvier 2000; ADtranz, 3,560 milliards d'euros au cours de son exercice financier clôturé au 31 décembre 1999). Chacune d'elles réalise dans la Communauté un chiffre d'affaires supérieur à 250 millions d'euros (Bombardier, [plus de 250 millions d'euros]* au cours de son exercice financier

⁴ Chiffre d'affaires calculé conformément à l'article 5, paragraphe 1, du règlement sur les concentrations et à la communication de la Commission sur le calcul du chiffre d'affaires (JO C 66 du 2.3.1998, p. 25).

clôturé au 31 janvier 2000; ADtranz, [plus de 250 millions d'euros]* au cours de son exercice financier clôturé au 31 décembre 1999), mais elles ne réalisent pas plus des deux tiers de leur chiffre d'affaires total dans la Communauté à l'intérieur d'un seul et même État membre. L'opération notifiée revêt par conséquent une dimension communautaire au sens de l'article 1er, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations, mais elle ne constitue pas un cas de coopération au sens de l'article 57 de l'accord EEE.

IV. APPRÉCIATION CONCURRENTIELLE

A. LES MARCHES DE PRODUITS EN CAUSE

7. Dans sa décision dans l'affaire IV/M.580 – *ABB/Daimler-Benz*⁵, la Commission a catégorisé le marché des technologies ferroviaires en cinq groupes de produits: trains grandes lignes, trains régionaux, trains locaux, systèmes de signalisation et de commande en bordure des voies et divers. Ces groupes de produits étaient eux-mêmes subdivisés, notamment en locomotives électriques et diesel, rames électriques et diesel à éléments multiples, voitures de voyageurs et wagons à marchandises, tramways, rames de métro, composants, pièces détachées et maintenance, etc. Ces subdivisions constituaient les marchés de produits en cause. Tout en confirmant que la catégorisation opérée dans l'affaire *ABB/Daimler-Benz* était en grand partie toujours valable, l'étude de marché réalisée dans la présente affaire a montré que certaines subdivisions supplémentaires devaient être prises en considération. Il est donc apparu que les marchés de produits en cause étaient les suivants:

- trains à grande vitesse;
 - rames automotrices électriques et rames automotrices diesel pour les transports interurbains (ci-après également dénommées "trains intercity" ou "trains grandes lignes");
 - rames automotrices électriques et rames automotrices diesel pour les transports régionaux (ci-après également dénommées "trains régionaux");
 - voitures de voyageurs;
 - tramways et véhicules légers sur rail;
 - rames de métro;
 - systèmes aéroportuaires de transport automatique de voyageurs ("Airport people movers");
 - maintenance lourde;
 - maintenance légère;
- et
- rénovation de véhicules sur rail.

⁵ Décision 97/25/CE de la Commission du 18 octobre 1995 (JO L 11 du 14.11.1997, p. 1), considérant 9.

* Certains passages du présent document ont été supprimés afin de ne pas publier d'informations confidentielles; ils figurent entre crochets et sont indiqués par un astérisque.

8. Les trains à grande vitesse, tels que le *TGV*⁶ français d'Alstom ou l'*ICE*⁷ allemand sont des rames automotrices fortement intégrées ou des trains tractés par locomotive qui sont conçus pour parcourir de longues distances à des vitesses supérieures à 250 km/h sur des voies classiques. Dans de nombreux cas, cependant, des voies spéciales sont utilisées, ce qui permet des parcours à très grande vitesse (généralement entre 270 et 300 km/h).
9. Les rames automotrices destinées au transport interurbain sont des ensembles de voitures dans lesquels les éléments de traction sont pleinement intégrés, en ce sens que les voitures de voyageurs et les locomotives sont combinées. De telles rames ne peuvent être disloquées, mais elles peuvent être couplées pour en accroître la capacité. Elles sont destinées aux liaisons de longue distance entre centres urbains sur des voies ordinaires, à des vitesses allant de 160 km/h à 250 km/h, et peuvent utiliser la technologie pendulaire. Il existe deux grands types de rames automotrices pour le transport interurbain, à savoir les rames électriques et les rames diesel. Les activités des parties se chevauchent pour ces deux types de matériel, et leurs parts de marché cumulées ne varient pas sensiblement de l'un à l'autre. La question de savoir si les rames électriques et les rames diesel interurbaines correspondent à deux marchés de produits séparés peut donc rester ouverte en l'espèce.
10. Les trains régionaux sont également des rames automotrices, mais qui circulent à une vitesse ne dépassant pas 160 km/h. Elles peuvent comporter un ou plusieurs éléments. Comme dans le cas des trains intercity⁸, la question de savoir s'il existe deux marchés de produits séparés, respectivement pour les rames électriques et les rames diesel, peut rester ouverte. Les parties suggèrent cependant une subdivision supplémentaire de ce marché en trois segments, selon le nombre de sièges: les trains de moins de 100 sièges; les trains de 100 à 170 sièges et les trains de banlieue de plus de 170 sièges. Toutefois, les réponses obtenues par la Commission dans le cadre de son étude de marché infirment, dans leur grande majorité, ce point de vue. Ainsi, de nombreux clients ont répondu qu'ils ne commandaient pas de véhicules selon cette segmentation, qu'ils jugeaient arbitraire, étant donné qu'il est de pratique courante de combiner des rames pendant les heures de pointe ou de commander des trains à sièges plus étroits. Il convient de noter que, selon les réponses des clients, on pourrait envisager une segmentation entre les voitures à un et à deux niveaux. Il n'est cependant pas nécessaire d'approfondir cette question car elle n'a aucune incidence sur l'appréciation concurrentielle de la concentration.
11. Certains tiers considèrent que la distinction entre les trains grandes lignes et les trains régionaux n'est pas rigide étant donné qu'il n'existe pas de définition reconnue par l'industrie. Si les deux marchés de produits se chevauchent dans une certaine mesure pour certains produits au moins, plusieurs caractéristiques justifient que l'on fasse une distinction. Pour les trains régionaux, la vitesse maximum n'est pas une considération primordiale, compte tenu de la fréquence des arrêts sur ce type de liaisons. Il semble que l'on s'accorde à considérer, en Allemagne au moins, que les trains régionaux

⁶ *Train à grande vitesse*

⁷ *Intercity Express*

⁸ Voir le considérant précédent.

circulent à des vitesses atteignant au maximum 160 km/h. La capacité est plus importante que le confort pour les trains régionaux. Ces exigences se reflètent dans le profil technique du produit: ainsi, les systèmes de propulsion sont conçus pour une vitesse d'exploitation moins élevée et l'aménagement intérieur est axé sur la fonctionnalité. C'est pourquoi, du point de vue de la demande, les deux produits sont différents. En ce qui concerne l'offre, il convient de noter que tous les grands acteurs du marché sont présents sur les deux marchés, seuls de petits acteurs, tels Stadler et Jenbacher, n'opérant que sur le marché des trains régionaux. Ces deux sociétés ne pourraient s'attaquer au marché des trains grandes lignes que moyennant des coûts d'adaptation substantiels. La distinction entre les trains grandes lignes et les trains régionaux reste donc valable aux fins de la présente décision.

12. Les voitures de voyageurs comprennent tous les véhicules sur rail non automoteurs destinés principalement au transport grandes lignes et également, dans une moindre mesure, au transport régional de voyageurs, qui sont tractés par une locomotive. Les voitures sont dépourvues de système de propulsion, ce qui en rend l'adaptation aux différents environnements nationaux plus aisée, et leur production nécessite un niveau technologique sensiblement moins élevé que pour les autres types de matériel roulant.
13. En ce qui concerne les tramways et les véhicules légers sur rails, les parties ont suggéré qu'une distinction soit opérée entre les tramways à plancher surbaissé et les tramways à plancher haut. Les réponses obtenues par la Commission dans le cadre de son étude de marché ont indiqué, du point de vue de la demande, une tendance claire des sociétés de transports publics urbains à privilégier les tramways à plancher surbaissé, les tramways à plancher haut étant progressivement remplacés par des véhicules à plancher surbaissé lorsqu'ils arrivent au terme de leur cycle de vie. De plus, l'utilisation de tramways à plancher surbaissé nécessite généralement des investissements dans des infrastructures adaptées à ce type de véhicules, telles que des quais permettant un accès de plain-pied aux voitures. Techniquement, il ne serait pas impossible de passer d'un système à l'autre et, de fait, certaines sociétés de tramways utilisent les deux systèmes sur les mêmes voies. Les opérateurs hésiteront cependant à revenir aux tramways à plancher haut après avoir introduit des véhicules à plancher surbaissé, car le coût des quais spécialement adaptés à ces derniers serait perdu, de même que le "plus" que constitue l'amélioration du confort liée à l'accès de plain-pied. En outre, les tramways à plancher surbaissé constituent souvent pour les opérateurs la meilleure solution pour se mettre en conformité avec des dispositions légales ou des politiques locales visant à faciliter l'accès des personnes handicapées aux transports en commun. Du point de vue de l'offre, en revanche, les résultats de l'enquête menée sur le marché par la Commission portent clairement à conclure à la substituabilité entre les tramways à plancher haut et les tramways à plancher surbaissé. Ces deux segments ne semblent donc pas constituer des marchés de produits séparés.
14. Les métros sont des véhicules électriques équipés de roues d'acier ou à pneumatiques, qui servent au transport de voyageurs dans les centres urbains et circulent sur des voies toujours réservées exclusivement à cet usage et généralement souterraines. Les métros sont en principe plus lourds et plus robustes que les véhicules légers sur rail, principalement en raison de leur plus grande capacité et des exigences liées à l'importance des flux de passagers entrants et sortants aux heures de pointe. Ils sont construits de manière à pouvoir accélérer et ralentir rapidement, la distance qui sépare les stations étant généralement faible.

15. Les systèmes aéroportuaires de transport automatique de voyageurs ("Airport people movers") sont des véhicules complètement automatisés qui font partie de systèmes intégrés de transport des passagers entre les avions et les terminaux ou entre différents terminaux dans un aéroport. Comme les temps de parcours sont courts et que les passagers peuvent transporter des bagages, la rapidité de l'embarquement et du débarquement est cruciale, ce qui explique que ces véhicules sont équipés de portes larges et comportent un nombre limité de sièges. En outre, comme les trajets sont en général relativement simples, leurs systèmes de guidage sont aussi beaucoup moins sophistiqués que ceux des transports guidés automatisés ("Automated Guided Transports")
16. En ce qui concerne la maintenance et la rénovation, les résultats de l'étude de marché tendent à indiquer qu'il convient d'opérer une distinction entre "maintenance légère", "maintenance lourde" et "rénovation". La maintenance légère couvre les réparations courantes, les remplacements de pièces et les contrôles de sécurité effectués régulièrement. La maintenance lourde, au contraire, couvre les interventions plus importantes ainsi que la réparation générale des véhicules ferroviaires, travaux qui sont exécutés dans des ateliers centraux, de façon moins régulière et moins fréquente, et qui durent plusieurs jours ou plusieurs semaines. Enfin, la rénovation comprend la modernisation et le réaménagement complet du véhicule. Dans de nombreux cas, seule la caisse des véhicules reste inchangée. Les trois types de services nécessitent des installations, des compétences et des technologies différentes et ils doivent par conséquent être considérés comme constituant des marchés séparés.

B. LES MARCHES GEOGRAPHIQUES EN CAUSE

Marchés nationaux des trains régionaux, des tramways et véhicules légers sur rail et des métros

17. Dans l'affaire *ABB/Daimler-Benz* de 1995, la Commission est arrivée à la conclusion que les marchés géographiques en cause des véhicules ferroviaires étaient nationaux, au moins dans les États membres qui disposent d'une grande industrie ferroviaire nationale capable de satisfaire la demande⁹. Dans des affaires plus récentes (COMP/M.2069 – *Alstom/Fiat Ferroviaria*¹⁰ de 2000 et COMP/M.1446 – *DaimlerChrysler/ADtranz*¹¹ de 1999), la question a été laissée ouverte. À la lumière d'une étude approfondie du marché, la Commission est arrivée à la conclusion que les caractéristiques du marché étaient, dans une large mesure, restées inchangées depuis l'affaire *ABB/Daimler-Benz*.
18. Bombardier soutient que le marché du matériel roulant doit être considéré comme un marché européen, l'industrie ferroviaire européenne ayant considérablement évolué dans le sens de l'europanisation depuis la décision *ABB/Daimler-Benz*. Les raisons invoquées par Bombardier pour soutenir cette thèse sont les suivantes: les règles de l'Union européenne sur les marchés publics sont maintenant également applicables

⁹ Décision 97/25/CE du 18 octobre 1995, considérants 41 et 42.

¹⁰ Décision du 18 septembre 2000, considérant 18.

¹¹ Décision du 15 mars 1999 (JO C 97 du 9.4.1999, p. 7), considérant 10.

aux achats de trains et elles ont affaibli la pratique consistant à attribuer les marchés importants aux "champions" nationaux. Les fabricants entrent donc en concurrence pour des marchés dans l'Europe entière et même en dehors de l'EEE. Un nombre croissant de pays de l'Union européenne, dont le Royaume-Uni, l'Espagne, le Portugal et la Finlande ont déjà attribué des marchés à des sociétés d'autres pays et, même dans des États membres (tels que l'Allemagne, la France et l'Italie) où les marchés continuent d'être attribués à des entreprises établies sur place ou à des consortiums dont une entreprise locale fait partie, des fabricants d'autres États membres ou de pays tiers participent aux appels d'offres. En outre, la mise en concurrence à l'échelle européenne doit être envisagée dans le contexte de la normalisation accrue des équipements et des infrastructures ferroviaires en Europe. Les grands acteurs du marché tendent à proposer des "plate-formes" de produits visant à répondre à tous les besoins des clients à partir d'un nombre restreint de produits de base, plutôt que de concevoir et de fabriquer des produits "sur mesure" pour chaque projet. Cela a pour effet, selon Bombardier, de réduire les barrières à l'entrée sur le marché et de faciliter la mise en concurrence à l'échelle européenne.

19. L'enquête menée par la Commission a cependant confirmé que, pour les États membres disposant d'une industrie ferroviaire nationale forte tout au moins, les marchés doivent encore être considérés comme largement nationaux. Si l'on prend l'exemple de l'Allemagne, non seulement les commandes de véhicules ferroviaires sont allées presque exclusivement à des maîtres d'œuvre ou à des fournisseurs principaux établis en Allemagne, mais le nombre de fournisseurs véritablement étrangers participant aux appels d'offres a été insignifiant, en dépit des règles de l'Union européenne sur les marchés publics et de la tendance à la normalisation. Les seuls concurrents importants à avoir pénétré sur le marché allemand ont été la société française Alstom et la société canadienne Bombardier. Elles ont cependant dû leur succès en grande partie à la formation de consortiums avec des acteurs allemands dans un premier temps et, par la suite, à l'acquisition de la société allemande Linke Hoffmann Busch GmbH, Salzgitter (ci-après: "LHB") dans le cas d'Alstom, et de Talbot et Deutsche Waggonbau (ci-après: "DWA")¹² dans le cas de Bombardier. Ainsi, les expériences d'Alstom et de Bombardier elle-même confirment plutôt l'hypothèse d'un marché national pour l'Allemagne.
20. La plupart des concurrents et des clients des parties ont déclaré partager le point de vue de la Commission. La diversité des spécifications en matière d'infrastructures qui subsiste entre les États membres a été citée comme le principal obstacle à l'européanisation de ces marchés. Ainsi, malgré la mise en œuvre des règles de l'Union européenne sur les marchés publics, il apparaît que le véritable obstacle à la mise en concurrence à l'échelle européenne tient toujours à l'existence de normes nationales différentes en matière d'infrastructures ferroviaires.
21. Ni les parties ni les résultats de l'étude de marché n'ont fourni d'éléments probants indiquant qu'une ouverture des marchés nationaux s'accomplira dans la période de cinq ans envisagée par la Commission dans l'affaire *ABB/Daimler-Benz* en raison de la spécificité des technologies ferroviaires¹³. À cet égard, il convient d'avoir à l'esprit que les raisons invoquées à l'époque contre la thèse d'un marché national en

¹² Voir l'affaire IV/M.1064 – *Bombardier/DWA*, décision de la Commission du 29 janvier 1998 (JO C 49 du 14 février 1998, p. 13).

¹³ Décision 97/25/CE du 18 octobre 1995, considérant 43.

Allemagne étaient dans une large mesure les mêmes que celles que les parties font valoir dans la présente affaire. De même, les résultats de l'étude de marché concordent avec ceux qui avaient été obtenus dans l'affaire *ABB/Daimler-Benz*. En conséquence, il n'y a aucune raison de supposer que les phénomènes (en particulier l'entrée de concurrents étrangers et une normalisation suffisante, par exemple dans le cadre du forum industriel MARIE¹⁴) qui n'ont guère produit d'effets sensibles au cours des cinq dernières années déclenchent un changement majeur des conditions du marché dans un avenir proche.

22. À cet égard, il est important de noter que Bombardier a elle-même expliqué, dans des documents stratégiques internes communiqués à la Commission lors de la notification, qu'elle avait été confrontée dans le passé à la nécessité d'être présente sur place et qu'elle avait par conséquent suivi l'approche normale consistant à acheter des fabricants locaux et à maintenir un large réseau d'installations de production locales sur les marchés cibles. Bombardier a également exprimé le point de vue que l'eupéanisation des marchés nationaux était entravée principalement par le défaut d'harmonisation des normes techniques régissant l'infrastructure existante, qu'elle progressait extrêmement lentement et pourrait même ne jamais s'accomplir.
23. En conséquence, la Commission considère que les marchés des trains régionaux, des tramways et véhicules légers sur rail et des rames de métro sont encore de dimension nationale.

Définition ouverte du marché géographique des trains à grande vitesse, des trains intercity, des voitures de voyageurs et des systèmes aéroportuaires de transport automatique de voyageurs

24. Le défaut d'harmonisation se traduit par un coût énorme, même pour les produits pour lesquels se dessine une tendance à l'élargissement des marchés au delà des frontières nationales. Par exemple, les trains à grande vitesse en service sur des réseaux transeuropéens, tels que le *Thalys* ou l'*ICE 3*¹⁵, doivent disposer de plusieurs convertisseurs pour pouvoir circuler dans différents pays. Cela représente, par rapport à la configuration normale, un surcoût pouvant atteindre 60%. La question de la définition du marché géographique des trains à grande vitesse peut néanmoins rester ouverte étant donné que l'appréciation ne change guère, quelle que soit la définition retenue.
25. En outre, la Commission a étudié le marché des trains intercity, des voitures de voyageurs et des systèmes aéroportuaires de transport automatique de voyageurs tant au niveau national qu'à l'échelle de l'EEE. Comme pour les trains à grande vitesse, la question de la dimension du marché géographique de ce type de matériel peut rester

¹⁴ MARIE (*Mass Transit Rail Initiative for Europe* - Initiative en faveur du transit ferroviaire de masse en Europe) est une initiative mise en place par l'industrie ferroviaire et les opérateurs de transports urbains sous les auspices de la Commission européenne. Elle vise à améliorer la compétitivité des systèmes ferroviaires urbains et à réaliser le marché unique par le biais de la normalisation. Les domaines couverts sont l'harmonisation de la conception, l'ingénierie financière, le calcul du coût sur le cycle de vie et les conditions contractuelles.

¹⁵ Troisième génération de trains *ICE*.

ouverte, car l'appréciation concurrentielle ne varierait pas selon la délimitation retenue.

Marchés nationaux des services de maintenance et de rénovation

26. En ce qui concerne les services de maintenance légère, de maintenance lourde et de rénovation, les marchés géographiques en cause doivent être clairement définis comme étant nationaux, voire sous-nationaux. Les résultats de l'étude de marché ont confirmé cette conclusion. En fait, la présence sur place des prestataires de services de maintenance est indispensable. Il ne serait pas rentable pour les sociétés ferroviaires de transférer le matériel roulant, uniquement à des fins de maintenance, de la région où il est exploité vers des sites plus distants, étant donné la perte de temps d'exploitation, le manque à gagner et les frais de transport que cela impliquerait. Pour éviter de tels inconvénients, de nombreuses sociétés ferroviaires assurent même actuellement les services de maintenance "en interne", dans leurs propres dépôts. La tendance, qui se fait jour parmi les sociétés ferroviaires, à confier la maintenance aux fournisseurs de matériel roulant, scénario dans lequel une présence locale ou l'acquisition de dépôts locaux sont d'une importance primordiale, ne devrait guère modifier cet état de choses.

Conclusion

27. Sur la base de ce qui précède, la Commission considère que les marchés géographiques en cause restent nationaux pour les produits et les services suivants: trains régionaux; tramways et véhicules légers sur rail; métros; maintenance et rénovation. D'un autre côté, une tendance à l'eupéanisation des marchés se dessine pour les trains à grande vitesse, les trains intercity, les systèmes aéroportuaires de transport automatique de voyageurs et les voitures de voyageurs. Pour ces derniers produits, la question de la définition précise du marché géographique en cause peut rester ouverte étant donné qu'elle est sans incidence sur l'appréciation de la présente opération, indépendamment de la délimitation retenue.

C. CONDITIONS GENERALES DU MARCHE

28. Le marché des technologies ferroviaires en Europe a pour principales caractéristiques la privatisation, la sensibilité croissante des clients au coût, un processus continu d'intégration entre fabricants, une tendance à favoriser les "plate-formes" de produits et le fait que les marchés sont généralement attribués sur la base d'appels d'offres.

1) La tendance à favoriser les "plate-formes" de produits

29. Alors que, dans le passé, la conception, le développement et la fabrication des produits ferroviaires étaient le fruit d'une collaboration étroite entre le fournisseur et le client, celui-ci ayant une influence directe sur les produits à fabriquer et la sélection des entreprises chargées de leur fabrication (produits "sur mesure"), la tendance actuelle consiste pour le fournisseur à offrir ses propres produits de série (ou "plateformes" de produits), parmi lesquels le client peut choisir. Cette politique vise à servir tous les clients à partir d'un nombre restreint de produits de série, plutôt que de concevoir et de fabriquer des véhicules originaux pour chaque projet. Même si les exigences techniques nationales ou les spécifications du client diffèrent, la

politique de la "plateforme" permet aux fabricants de réaliser des économies d'échelle et d'envergure pour les parties du train qui n'ont pas besoin d'être "personnalisées".

30. Siemens a été le premier fournisseur à introduire un véhicule léger sur rail de série, à Potsdam, en 1996. L'existence de "plates-formes" de produits a alors exercé une pression concurrentielle sensible sur les prix, qui s'est traduite par une baisse générale des prix. Depuis lors, tous les grands fabricants européens ont développé leurs propres plates-formes. Alstom, par exemple, propose *Citadis* (tramways), *Metropolis* (métros), *X'Trapolis* et *Coradia* (trains régionaux). ADtranz a lancé ses plates-formes *Incentro* (tramways), *Movia* (métros), *Itino* (trains régionaux) et *Crusaris* (trains intercity). AnsaldoBreda a développé une plate-forme dénommée *Sirio* dans le secteur des tramways. Le portefeuille de produits de Siemens inclut les plates-formes *Combino* (tramways), *MOMO* (métros) et *Desiro* (trains régionaux). Les lignes de produits *Cityrunner* (tramways) et *Talent* (trains régionaux) de Bombardier constituent également des plates-formes, mais Bombardier ne propose pas actuellement de produits de série dans d'autres segments du marché.
31. Certains clients, en particulier dans le secteur des tramways, répugnent cependant à acheter des produits de série et continuent d'exiger des solutions individuelles "sur mesure".

2) Les clients

32. La demande de véhicules sur rail n'émane pas seulement des sociétés nationales des chemins de fer, mais aussi d'un nombre croissant de sociétés de transport régionales et locales ou de municipalités et d'entreprises privées. Outre ces entreprises (ci-après dénommées "opérateurs ferroviaires"), certains clients privés ne fournissent pas eux-mêmes de services de transport mais sont spécialisés dans la location et la location-vente de véhicules sur rail aux opérateurs ferroviaires¹⁶.
33. La privatisation, la restriction des ressources publiques et les pressions politiques en faveur du développement de systèmes de transport ferroviaire efficaces ont amené les opérateurs ferroviaires à se montrer plus exigeants et plus sensibles au coût dans leur politique d'achat du matériel et à faire jouer plus efficacement leur puissance d'achat. Ainsi, les groupements et consortiums d'achat sont devenus plus courants ces dernières années, même parmi les opérateurs ferroviaires locaux.
34. Les clients se soucient de plus en plus des niveaux de performance du produit, des coûts sur la durée de vie du matériel et de la gestion contractuelle. L'aptitude du fabricant, seul ou en tant que chef de file d'un consortium, à offrir le produit complet et en à assumer la responsabilité est devenue l'un des principaux critères de sélection appliqués par les acheteurs de matériel roulant.

3) Les fabricants

35. Parmi les principaux fabricants européens de matériel roulant, seules quatre sociétés produisent actuellement aussi bien la partie mécanique que les éléments de propulsion électrique des véhicules sur rail. Ces fournisseurs offrant une ligne

¹⁶ Ces clients sont également dénommés "sociétés de matériel roulant" ("rolling stock companies" ou "ROSCO").

complète de produits (ou “intégrateurs de systèmes”) sont ADtranz, Alstom, AnsaldoBreda et Siemens.

36. À leurs côtés, plusieurs petites sociétés se concentrent sur la fourniture des éléments soit mécaniques soit électriques des véhicules sur rail. Les éléments mécaniques sont produits par les deux fabricants espagnols Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (ci-après: “CAF”) et Patentes Talgo (ci-après: “Talgo”), ainsi que par le fabricant suisse Stadler Rail AG (ci-après: “Stadler”). Ces fournisseurs sont néanmoins capables de fournir des trains complets équipés de moteurs diesel (rames automotrices diesel).
37. Les fournisseurs de systèmes de propulsion électrique sont la société allemande Kiepe Elektrik GmbH & Co. KG, ayant son siège à Düsseldorf (ci-après: “Kiepe”)¹⁷ et la société autrichienne ELIN EBG Traction GmbH, établie à Vienne (ci-après: “ELIN”). Dans le passé, ces sociétés pouvaient former des consortiums avec d'autres fournisseurs pour offrir des solutions "clefs en main", mais ces consortiums ont perdu de leur utilité au cours des dernières années avec le processus d'intégration de l'industrie ferroviaire et l'introduction de plates-formes (produits sous marque). Les fournisseurs de systèmes de propulsion électrique opèrent ainsi davantage en tant qu'équipementiers pour un produit de série ou une famille de produits qu'en tant que membres de consortiums.
38. Bombardier a occupé jusqu'à présent une position intermédiaire entre les intégrateurs de systèmes et les fabricants non intégrés. Elle s'est surtout concentrée sur la fourniture des pièces mécaniques du matériel roulant. Bombardier fournit néanmoins des rames automotrices diesel complètes et a réussi à soumissionner en tant que contractant principal également pour les tramways, les véhicules légers sur rail et les trains régionaux à propulsion électrique, principalement en Allemagne et en Autriche, grâce à sa coopération étroite avec Kiepe dans le secteur des tramways et avec ELIN dans celui des tramways et des trains régionaux. Dans le contexte de cette coopération, Kiepe et ELIN fournissaient le système de propulsion électrique.

4) Marchés soumis à appels d'offres: données prises en considération

39. Pour déterminer la puissance sur le marché des fabricants de matériel roulant, il convient de tenir compte du fait que la plupart des contrats d'achat de véhicules ferroviaires sont attribués sur la base d'une procédure de mise en concurrence par voie d'appel d'offres public. En conséquence, les données sur les parts de marché ne prennent en compte que l'activité des entreprises qui obtiennent un marché donné, mais n'indiquent pas combien de concurrents crédibles ont effectivement participé à la procédure en soumissionnant et ont ainsi créé une pression concurrentielle.
40. En outre, la demande de technologies ferroviaires évolue au fil du temps. Ainsi, pour apprécier correctement la puissance des parties sur le marché, il faut prendre en considération une période relativement longue. C'est pourquoi, en règle générale, les parts de marché analysées dans la présente décision ont été calculées sur la base des

¹⁷ Kiepe est un fabricant indépendant de systèmes de propulsion électrique, en particulier pour les tramways et les trolleybus. La société a dû être cédée par Daimler Benz en application de la décision de la Commission de 1995 autorisant l'opération *ABB/Daimler-Benz (IV/M.580)* afin de garantir la présence sur le marché d'un autre fournisseur indépendant de composants électriques.

parts moyennes en volume des entreprises sur une période de cinq ans (1995-1999). Dans certains cas, lorsque les tendances du marché se sont fortement modifiées dans ce laps de temps, des périodes plus courtes ont été prises en considération pour faire en sorte que les parts de marché reflètent plus fidèlement la situation concurrentielle après l'opération.

41. Il convient également de noter que, dans de nombreux cas, les sociétés soumissionnent dans le cadre d'un consortium. Lorsque tel est le cas, c'est le contractant principal qui est considéré comme ayant obtenu le marché aux fins de la présente décision; des parts de marché sont néanmoins attribuées aux autres membres du consortium en fonction de leur participation à celui-ci. En outre, il convient de préciser que cette présentation ne donne pas nécessairement la mesure exacte des forces concurrentielles respectives au sein du consortium, certains membres pouvant être aisément remplaçables, alors que la participation d'autres peut être cruciale pour obtenir le marché. Enfin, en ce qui concerne les projets auxquels participent des fournisseurs secondaires (à savoir Kiepe et ELIN), les parts de marché sont attribuées exclusivement au contractant principal, généralement le fabricant des parties mécaniques du train. Lorsque les sociétés opèrent par l'intermédiaire d'une filiale locale¹⁸, les données sur la participation à l'appel d'offres et les parts de marché sont attribuées à la société mère.
42. Seuls les marchés initiaux attribués entre 1995 et 1999 ou, le cas échéant, au cours de périodes plus courtes, ont été pris en considération. Les options levées par les clients au cours de cette période n'ont en revanche pas été prises en considération, étant donné qu'elles se fondaient sur des marchés mis en concurrence antérieurement et ne reflètent pas le même environnement concurrentiel. Certains des marchés initiaux ont, en particulier, été attribués avant le début de la privatisation des sociétés ferroviaires et la transposition dans le droit allemand des directives sur les marchés publics.

D. MARCHES AFFECTES

43. L'opération de concentration notifiée affecte les marchés suivants:
 - trains à grande vitesse en Allemagne, aux Pays-Bas et dans l'Espace économique européen (EEE);
 - rames automotrices pour le transport interurbain en Allemagne et dans l'EEE;
 - voitures de voyageurs dans l'EEE;
 - trains régionaux en Allemagne;
 - tramways et véhicules légers sur rail en Autriche, en France, en Suède et en Allemagne;
 - rames de métro en Autriche;et
 - maintenance lourde au Royaume-Uni.

¹⁸ Alstom, notamment, est présente en Allemagne principalement par l'intermédiaire de sa filiale LHB; Bombardier est la société mère de l'entreprise allemande DWA (voir ci-dessus au considérant 19).

44. Les activités des sociétés Bombardier et ADtranz se complètent dans une certaine mesure, la première se concentrant essentiellement sur la fabrication des parties mécaniques des véhicules ferroviaires, tandis que la seconde fournit également des systèmes de propulsion électrique. Sur de nombreux marchés, les activités des deux parties ne se chevauchent donc pas réellement, étant donné qu'elles font partie d'un consortium dans lequel Bombardier fournit la partie mécanique, tandis qu'ADtranz est responsable des composants électriques. On constate néanmoins des chevauchements d'activités importants dans certains domaines, en particulier sur les marchés des trains régionaux et des tramways et véhicules légers sur rail, où les deux parties offrent leurs propres produits sous marque, ADtranz fabriquant également les parties mécaniques du matériel roulant.

1) Trains à grande vitesse en Allemagne, aux Pays-Bas et dans l'EEE

45. Sur le marché des trains à grande vitesse, Bombardier et ADtranz sont membres du consortium ICE 3. Le chef de file du consortium et contractant principal pour l'ICE 3 est Siemens, qui représente [...] %* du consortium. La part d'ADtranz au consortium est de [...] %, celle de Bombardier de [...] %. Deux commandes de trains à grande vitesse ont été passées dans l'EEE au cours de la période de cinq ans comprise entre 1995 et 1999, l'une par Deutsche Bahn AG et l'autre par les chemins de fer néerlandais ("NS"). Les deux opérateurs ont commandé l'ICE 3. Comme ADtranz et Bombardier sont toutes deux membres du consortium qui fournit l'ICE 3, il n'y a pas de véritable chevauchement d'activités entre les parties, que ce soit aux Pays-Bas ou en Allemagne. Si le marché en cause était l'EEE, le même raisonnement s'appliquerait.

46. En ce qui concerne la situation concurrentielle dans le secteur des trains à grande vitesse, il convient de noter que la pratique des consortiums y est très courante, en raison des coûts énormes du développement. Ce postulat ne vaut pas uniquement pour les marchés allemand et néerlandais, examinés dans la présente affaire, mais également pour plusieurs autres marchés géographiques en Europe et dans des pays tiers. Ainsi, l'*ETR 500* italien est fourni par un consortium composé d'AnsaldoBreda et d'ADtranz, et le *Talgo 350* espagnol par Talgo/Siemens/ADtranz, Talgo fabriquant les voitures. Les deux leaders européens du secteur, Alstom et Siemens, ont également conjugué leurs efforts pour obtenir un marché à Taïwan.

47. Bombardier fournit les voitures de voyageurs pour l'*ICE 3*, et fabrique également – dans le cadre d'un consortium avec Alstom – des composants mécaniques pour le *TGV*, le train concurrent. Dans sa réponse au questionnaire de la Commission, Alstom a déclaré que si, à l'issue de l'opération de concentration, Bombardier devait renoncer à participer à ces projets, CAF ou AnsaldoBreda pourrait facilement prendre sa place pour produire les voitures de voyageurs et autres composants mécaniques.

48. Du côté de la demande également, le secteur est fortement concentré, tant sur les marchés nationaux, notamment néerlandais et allemand, qu'au niveau européen. Sauf au Royaume-Uni, les acheteurs sont les sociétés nationales de chemins de fer. Dans la plupart des pays, il n'y a donc qu'un seul acheteur. Ces entreprises ferroviaires ont commencé à constituer des consortiums d'acheteurs. Ainsi, en 1989, la SNCB, société nationale des chemins de fer belges, s'est associée à ses homologues français et britanniques pour acheter des trains à grande vitesse *Eurostar*; des accords

comparables ont été passés entre la SNCB et ses homologues français et néerlandais pour l'acquisition, en 1993, de trains à grande vitesse *Thalys* .

49. À l'automne 2000, la Deutsche Bahn et la SNCF, les deux principaux acheteurs de trains à grande vitesse en Europe, ont annoncé publiquement leur intention de lancer un appel d'offres commun pour la quatrième génération de trains à grande vitesse pouvant fonctionner en Allemagne, en France et dans d'autres pays. Il est très probable que, du côté des fournisseurs, un nouveau consortium sera constitué pour construire ces trains de quatrième génération. Alstom et Siemens négocient actuellement les conditions d'un tel consortium pour produire ce train. Les parties ont déclaré qu'elles envisageaient sérieusement de développer elles-mêmes un train à grande vitesse de quatrième génération.

Conclusion

50. L'opération ne modifiera pas la situation concurrentielle en Allemagne, aux Pays-Bas ou dans l'EEE, car Bombardier et ADtranz appartiennent déjà au même consortium, l'ICE 3. Bombardier a fourni des composants mécaniques à Alstom pour le TGV, mais l'étude de marché montre qu'elle pourrait être facilement remplacée par d'autres fabricants. Il est également probable que l'entité issue de l'opération de concentration développera son propre train à grande vitesse, ce qui pourrait intensifier la concurrence. En outre, du côté de la demande, le secteur est également concentré et les entreprises détiennent effectivement une puissance de marché considérable, qui fait contreponds à la concentration du côté de l'offre. Généralement, chaque pays ne compte qu'un seul acheteur, qui se trouve donc en situation de monopsonne, cependant qu'au niveau européen, les gros acheteurs se regroupent au sein de consortiums. L'opération envisagée n'entraîne donc ni la création ni le renforcement d'une position dominante sur le marché des trains à grande vitesse en Allemagne, aux Pays-Bas ou dans l'EEE.

2) Trains intercity (grandes lignes) en Allemagne et dans l'EEE

51. En ce qui concerne les trains intercity ou grandes lignes, le seul marché national où les activités des parties se chevauchent est l'Allemagne. Deux marchés y ont été attribués entre 1995 et 1999, dans les deux cas par Deutsche Bahn AG. L'un a été attribué à ADtranz, l'autre à un consortium dirigé par Siemens, dans lequel Bombardier était le fournisseur de composants mécaniques. Siemens a déclaré dans sa réponse à la Commission que, dans l'hypothèse où Bombardier ne souhaiterait plus participer à de tels projets après la concentration, elle pourrait aisément pourvoir au remplacement de Bombardier en tant que fournisseur de composants mécaniques. Les parties ne se faisaient donc pas concurrence sur le marché allemand, Bombardier n'ayant pas soumis d'offre en son nom propre. Après la prise de contrôle d'ADtranz par Bombardier, le nombre de fournisseurs, c'est-à-dire d'intégrateurs de systèmes capables d'offrir des trains intercity, ne changera pas.
52. Au niveau européen, onze appels d'offres, représentant au total un volume de 1 482 voitures et une valeur de 2,4 milliards d'euros, ont été lancés pendant la période considérée (1995-1999). Sur ces onze marchés, Alstom en a remporté cinq (représentant plus de 50% aussi bien en valeur qu'en volume), ADtranz deux, et Bombardier un. Les trois marchés restants ont été attribués à des consortiums dont Siemens était contractant principal dans deux cas et Alstom dans un cas (conjointement avec CAF). Étant donné qu'Alstom était également membre de l'un

des consortiums dirigés par Siemens, elle a donc obtenu le marché ou faisait partie du consortium qui l'a emporté pour sept des onze appels d'offres. Alstom est donc clairement leader sur le marché.

53. De même que pour les trains à grande vitesse, ce secteur est également fortement concentré du côté de la demande. Dans la plupart des pays, le seul acheteur présent sur le marché est la société nationale des chemins de fer, qui jouit de ce fait d'un pouvoir compensateur considérable. La seule exception concerne le Royaume-Uni, où trois appels d'offres représentant plus de la moitié de la demande européenne de trains intercity ont été lancés. Les sociétés invitant à soumissionner sont néanmoins de puissants opérateurs ferroviaires, tels que First Western Group ou Connex, qui exercent leur activité au niveau international et ont l'appui de sociétés de financement, elles-mêmes filiales de grandes banques multinationales, telles que HSBC.

Conclusion

54. L'opération de concentration ne modifiera pas sensiblement la situation concurrentielle sur le marché allemand. Si le marché géographique en cause devait être l'EEE, l'entité issue de la concentration se classerait en deuxième position, loin derrière Alstom, le numéro un du marché. Siemens est considérée par tous les clients comme un fournisseur intégré crédible. En outre, les sociétés nationales des chemins de fer, ou les opérateurs ferroviaires dans le cas du Royaume-Uni, exercent une puissance d'achat considérable. L'opération envisagée n'entraîne donc ni la création ni le renforcement d'une position dominante des parties sur le marché des trains intercity en Allemagne ou dans l'EEE.

3) Voitures de voyageurs dans l'EEE

55. Sur ce marché, les activités des parties sont dans une large mesure complémentaires. Étant donné que, dans les différents États membres, soit Bombardier soit ADtranz, mais non les deux, ont remporté un marché, leurs activités ne se chevauchent pas. Ce secteur ne constituerait un marché affecté qu'à condition que l'EEE dans son ensemble soit considéré comme le marché géographique en cause. Même dans ce cas, ADtranz n'ajouterait que [0-10 %]* à la part de marché de [30-40 %]* que détient Bombardier au niveau européen. ADtranz n'a remporté qu'un marché en Autriche. Les concurrents sur ce marché comprennent Siemens ([5-15 %]*), Alstom ([10-20 %]*), AnsaldoBreda ([0-10%]*), et CAF.
56. De même que pour les trains à grande vitesse et intercity, ce secteur est caractérisé par un niveau de concentration très élevé du côté de la demande. Dans la plupart des pays, la compagnie nationale des chemins de fer est en effet le seul acheteur présent sur le marché. Pendant la période de référence 1995-1999, la totalité des commandes ont été passées par les sociétés nationales de chemins de fer autrichienne, belge, finlandaise, allemande, grecque, italienne et espagnole, qui détiennent une puissance d'achat considérable. L'opération envisagée n'entraînera par conséquent ni la création ni le renforcement d'une position dominante des parties sur le marché des voitures au sein de l'EEE.

4) Trains régionaux en Allemagne

57. Sur le marché des trains régionaux en Allemagne, la part de marché cumulée des parties s'élèverait à [50-60 %]* (Bombardier: [20-30 %]*, ADtranz: [30-40 %]*). Il convient de noter que la part de marché d'ADtranz est imputable, pour l'essentiel, aux ventes de son *Regioshuttle* et à la commercialisation du *Gelenktriebwagen (GTW)* de Stadler, dont ADtranz était chargée jusqu'à fin 2000; en effet, au cours des trois dernières années (1997-1999) de la période de cinq ans (1995-1999) sur laquelle porte l'examen, c'est-à-dire après l'introduction du *GTW* sur le marché allemand¹⁹, ADtranz n'a vendu que des trains régionaux *Regioshuttle* et *GTW* en Allemagne. Le deuxième plus grand acteur sur le marché allemand serait Siemens [25-35%]*, suivi d'Alstom, avec [10-20%]*. Seules deux autres sociétés, d'importance marginale, sont présentes sur ce marché, le fabricant suisse Stadler et le producteur autrichien Jenbacher Transportsysteme AG ("Jenbacher"); il s'agit cependant de sociétés non intégrées qui, à elles deux, détenaient moins de 3 % du marché (1995-1999) et qui ne peuvent, au stade actuel, être considérées comme des concurrents indépendants des parties²⁰.
58. D'une part, étant donné que les marchés en question sont des marchés soumis à appels d'offres, l'appréciation concurrentielle de la concentration notifiée ne peut se fonder exclusivement sur une analyse des parts de marché²¹. En effet, les principaux concurrents des parties sur le marché allemand, Siemens et Alstom, restent des soumissionnaires crédibles et actifs²². D'autre part, force est de constater que la concentration notifiée ramènera de quatre (Bombardier, ADtranz, Siemens et Alstom, ou leurs filiales) à trois (Bombardier/ADtranz, Siemens et Alstom, ou leurs filiales) le nombre de fournisseurs indépendants de trains régionaux sur le marché allemand, Bombardier/ADtranz se plaçant largement en tête. Dans ce contexte, il convient de tenir compte des aspects suivants.
59. On a enregistré 42 appels d'offres, représentant au total un volume de 2 631 voitures et une valeur de 2,4 milliards d'euros, au cours de la période 1995-1999. Bombardier et ADtranz ont chacune soumis des offres séparées²³ pour un total de 24 marchés examinés par la Commission et qui représentaient une valeur de 963 millions d'euros et un volume de 1 131 voiture (43% du marché global), alors que pour douze marchés examinés par la Commission, représentant une valeur de 567 millions d'euros et un volume de 607 voitures (23 % du marché global), seule l'une des parties a participé en tant que soumissionnaire. Quatre marchés mis en concurrence par Deutsche Bahn AG et représentant une valeur de 841 millions d'euros et un volume de 873 voitures (un tiers du marché global), ont été attribués à un consortium comprenant Bombardier, ADtranz et leur principal concurrent, Siemens. Dans deux autres cas examinés par la Commission, ni l'une ni l'autre des parties n'a soumis d'offre. Les parties se sont donc livrées en concurrence pour l'obtention de marchés représentant 43%

¹⁹ Voir ci-dessous, aux considérants 63 et 64.

²⁰ Voir ci-dessous, aux considérants 62 à 66.

²¹ Voir ci-dessous, aux considérants 39 et 40.

²² Que ce soit directement ou par l'intermédiaire de leurs filiales, comme soumissionnaires individuels ou membres de consortiums.

²³ Que ce soit directement ou par l'intermédiaire de leurs filiales, comme soumissionnaires individuels ou membres de consortiums.

du marché global (1995-1999), c'est-à-dire ceux pour lesquels elles ont chacune présenté une offre séparée.

60. Siemens fait partie du consortium *BR 424-426* (qui comprend également ADtranz et Bombardier), qui a remporté, en particulier, des marchés adjugés par DB Regio AG pour 139 rames (870 voitures). Elle est responsable de l'équipement électrique de ces trains. En outre, Siemens commercialise sur ce marché deux produits sous marque, le *Desiro* et le *RegioSprinter*. Ce dernier est une rame automotrice diesel légère qui, à ce jour, n'a été vendue qu'en petites quantités en Allemagne. D'après les parties, Deutsche Bahn AG s'est refusée à acheter le *RegioSprinter* en raison de sa faible capacité de résistance au choc. Le *Desiro*, en revanche, est un nouveau produit de série qui a été bien accueilli par le marché.
61. Alstom a développé deux familles de produits, dénommées *Coradia* et *X'Trapolis*, qui sont des plates-formes modulaires. Elle a obtenu un important marché, attribué par DB Regio AG (BR 423), dans le cadre d'un consortium avec ADtranz, qui fournit la partie électrique. Alstom a également remporté récemment un nombre non négligeable de contrats portant sur les *Coradia-Lint 27* et *41*.
62. En 1993, Jenbacher a entamé le développement d'une rame automotrice diesel appelée l'"*Integral*", qui devait succéder à son *BR 5047*. En 1997, Jenbacher a obtenu un marché pour la fourniture de ce produit à l'Oberlandbahn bavarois. Ces dix-sept trains ont été livrés au début de 1999, ce qui a valu à Jenbacher une petite part de marché (moins de 3 %). Toutefois, la totalité de ces dix-sept trains ont dû être ramenés au dépôt en raison de graves problèmes de qualité et ne seront pas opérationnels avant début 2001. Jenbacher recherche actuellement un partenaire stratégique et ne peut, de ce fait, être considérée comme un concurrent puissant sur ce marché.
63. La part de marché détenue par Stadler à l'extérieur de la Suisse est assez faible et ne dépassait pas initialement 2 % dans l'Union européenne, un pourcentage imputable à deux contrats obtenus en Autriche et en Grèce. Le produit de la société, le *Gelenktriebwagen* ("*GTW*"), n'a été lancé sur le marché allemand qu'en 1997, par un consortium composé d'ADtranz, de DWA²⁴ et de Stadler. Le GTW représentait [10-20 %]* du marché allemand sur la période de trois ans comprise entre 1997 et 1999.
64. Au départ, Stadler ne produisait ni ne commercialisait elle-même le *GTW*. Elle a pénétré sur le marché allemand en concédant une licence à DWA, qui a adapté le *GTW* à ce marché national et construit la majorité des voitures. Stadler n'était alors qu'un sous-traitant de DWA, chargé de la fabrication de la partie mécanique. ADtranz est le fournisseur de l'équipement électrique et était également responsable de la commercialisation du *GTW*.
65. Au début de l'année 2000, Stadler a pris une participation majoritaire dans l'ancien site de production d'ADtranz à Berlin Pankow²⁵, où elle envisage de fabriquer elle-même le *GTW* destiné au marché allemand. ADtranz possède toujours une

²⁴ DWA est à présent une filiale de Bombardier (voir ci-dessus, considérant 18).

²⁵ Stadler et ADtranz contrôlent actuellement conjointement l'entreprise commune Stadler Pankow (voir ci-dessous, considérant 103).

participation minoritaire égale à un tiers, dans l'entreprise commune, actuellement dénommée Stadler Pankow GmbH (ci-après: "Stadler Pankow"). ADtranz est tenue, en vertu du contrat d'entreprise commune, d'assurer un certain nombre d'heures de fabrication pour utiliser la capacité, qui est proportionnellement supérieur à sa participation au capital de l'entreprise. Cette obligation prendra fin en [...]*. Afin de s'acquitter de ses obligations, ADtranz a transféré la fabrication de son *Regioshuttle (RS 1)* à Stadler Pankow. ADtranz reste cependant responsable de la commercialisation du *RS 1*, dont elle est toujours propriétaire.

66. L'accord initial conclu entre ADtranz et Stadler pour la commercialisation du *GTW* est arrivé à expiration le 31 décembre 2000 et, depuis le 1er janvier 2001, Stadler écoule elle-même le *GTW* sur le marché. En tant que partie [...] à l'entreprise commune Stadler-Pankow, ADTranz peut néanmoins encore influencer les décisions concernant le *GTW*. Stadler ne peut donc actuellement être considérée comme un concurrent totalement indépendant de l'entité issue de l'opération de concentration, tant que son lien structurel avec ADtranz demeure inchangé.
67. Bien que Deutsche Bahn Regio AG soit, en Allemagne, le premier acheteur de trains régionaux à détenir une puissance d'achat compensatrice, plusieurs petits exploitants privés de trains régionaux sont également présents sur ce marché. Le processus de privatisation devrait se poursuivre à l'avenir. Si certaines de ces petites sociétés appartiennent à Connex, une entreprise française filiale du groupe Vivendi, présent dans toute l'Europe, tel n'est pas le cas de la majorité d'entre elles. En conséquence, contrairement au marché des trains à grande vitesse ou intercity, la demande est beaucoup plus fragmentée dans ce secteur et les acheteurs n'y bénéficient pas d'une puissance d'achat permettant d'exclure le risque de domination du marché par les parties.

Conclusion

68. Pour les raisons susmentionnées, l'opération de concentration notifiée soulève des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun en ce qui concerne les trains régionaux en Allemagne. Elle est susceptible de créer une position dominante des parties sur ce marché.

5) Tramways et véhicules légers sur rail en Autriche, en France, en Suède et en Allemagne

a) Autriche

69. Seul un très petit nombre de marchés ont été attribués en Autriche entre 1995 et 1999. Sur les six contrats examinés par la Commission, Bombardier en a remporté [moins de six]*, soit une valeur de [...] millions d'euros ([40-50 %]* du marché total) et un volume de [...] voitures ([50-60%]* du marché total). Siemens a obtenu un marché, représentant un montant de [...] millions d'euros ([40-50 %]* du marché total) et un volume de [...] voitures ([35-45%]* du marché total). Un marché d'une valeur de 16,2 millions d'euros, portant sur six voitures, a été attribué à un consortium composé de Bombardier, d'ADtranz, d'ELIN et de Siemens. La part de marché de [0-10 %]* (en valeur) détenue par ADtranz en Autriche est exclusivement imputable à sa participation à ce consortium. Aucun chevauchement de parts de

marché entre les parties n'est donc observé, à l'exception de celui qui résulte de leur participation à ce consortium, au sein duquel elles ne se faisaient pas concurrence.

70. Dans ces conditions, l'opération notifiée n'entraîne ni la création ni le renforcement d'une position dominante des parties sur le marché autrichien des tramways et des véhicules légers sur rail. Premièrement, comme les marchés en question sont soumis à appels d'offres et que le nombre de contrats attribués est très faible, l'appréciation concurrentielle de la concentration notifiée ne saurait se fonder uniquement sur une analyse des parts de marché²⁶, car celles-ci ne reflètent pas le nombre de concurrents crédibles ayant effectivement participé à l'appel d'offres en tant que soumissionnaires. Deuxièmement, l'opération notifiée ne modifiera pas le nombre de soumissionnaires crédibles présents sur le marché autrichien des tramways et des véhicules légers sur rail, puisque ADtranz n'a participé qu'une seule fois à un consortium gagnant et n'était pas en concurrence, à cette occasion, avec Bombardier ou l'un quelconque des autres grands fournisseurs. Enfin, Siemens conserve sa position de concurrent puissant sur le marché autrichien.

b) France

71. Les parties représentent conjointement [30-40 %]* (Bombardier: [20-30 %]*, ADtranz: [10-20 %]*) du marché français des tramways et des véhicules légers sur rail, tandis que la part de marché d'Alstom est (...[55-65 %]*). Au cours de son enquête, la Commission n'a pas recueilli d'éléments attestant que l'opération créerait une position dominante duopolistique de Bombardier/ADtranz et Alstom sur le marché français. De fait, outre les leaders actuels (Alstom, Bombardier et ADtranz), trois concurrents ont été actifs en tant que soumissionnaires sur ce marché, à savoir Siemens, AnsaldoBreda et CAF. Sur un total de sept marchés mis en concurrence entre 1995 et 1999, Alstom a présenté six offres, Bombardier cinq, Siemens cinq, ADtranz quatre, AnsaldoBreda trois, et CAF une²⁷. Les parties n'étaient des soumissionnaires directement concurrents que dans deux marchés sur les sept examinés. La prise de contrôle d'ADtranz par Bombardier n'entraîne ni la création ni le renforcement d'une position dominante sur le marché français des tramways et des véhicules légers sur rail en raison du poids important d'Alstom sur le marché français et de la présence de plusieurs soumissionnaires actifs, notamment Siemens.

c) Suède

72. Seul un marché a été attribué en Suède dans le secteur des tramways et des véhicules légers sur rail au cours de la période de cinq ans (1995-1999) examinée par la Commission. Il s'agissait d'un contrat d'une valeur totale de seulement 21,9 millions d'euros (douze voitures) attribué par SL Infrateknik AB (Stockholm) en 1997. De plus, Bombardier et ADtranz avaient soumissionné pour ce marché en tant que membres d'un seul et même consortium (parts respectives dans le consortium: Bombardier [...%]*, ADTranz [...%]*) et n'étaient donc pas en concurrence l'une avec

²⁶ Voir également ci-dessus, aux considérants 39 et 40.

²⁷ En 2000, seuls trois marchés ont été passés en France pour des tramways/véhicules légers; la totalité d'entre eux ont été attribués à Alstom.

l'autre. Les activités des parties ne se chevauchaient pas sur le marché suédois. En conséquence, l'enquête de la Commission n'a pas établi la preuve de la création ou du renforcement d'une position dominante des parties dans ce pays.

d) Allemagne

73. En Allemagne, de loin le premier marché européen des tramways et des véhicules légers sur rail, la part de marché cumulée des parties s'élève à [50-60 %]* (Bombardier: [30-40 %]*, ADtranz: [20-30 %]*), devant Siemens ([30-40 %]*) et Alstom ([0-10 %]*), chacun de ces pourcentages étant calculé sur les cinq années comprises entre 1995 et 1999.
74. D'une part, étant donné que les marchés en question sont des marchés soumis à appels d'offres, l'appréciation concurrentielle de l'opération de concentration notifiée ne saurait se fonder uniquement sur une analyse des parts de marché²⁸. En effet, les principaux concurrents des parties en Allemagne, Siemens et Alstom, demeurent des soumissionnaires crédibles et actifs²⁹.
75. En ce qui concerne les achats de tramways et de véhicules légers sur rail en Allemagne, la Commission a constaté, après examen, que Siemens avait soumissionné pour dix-huit des dix-neuf projets mis en concurrence entre 1995 et 1999, qu'elle avait passé le cap de la première sélection dans la plupart des cas, et avait obtenu dix marchés; son taux de succès a donc été supérieur à 50%.
76. En ce qui concerne Alstom, elle a présenté neuf offres pendant la même période, a passé le cap de la première sélection à trois reprises et a obtenu un marché. Il convient de noter que cette société concentre depuis peu la production des trains régionaux et des tramways/véhicules légers sur rail destinés au marché allemand sur le site de production de LHB, sa filiale allemande située à Salzgitter. Elle pourrait ainsi améliorer ses chances de remporter à l'avenir des marchés en Allemagne et accroître sa part de marché actuelle.
77. Siemens et Alstom disposent toutes deux d'un portefeuille complet de produits, qui couvre l'ensemble de la gamme des applications et peut répondre à toutes les exigences du client: Siemens a été le premier fournisseur à mettre sur le marché un produit de série; actuellement, la société commercialise le *Combino*, tramway à plancher surbaissé, le *City Sprinter*, tramway à plancher haut, et le *GT8-100D/2S-M* à double alimentation, tandis qu'Alstom propose les *Citadis 100, 200 et 300*, tramways à plancher surbaissé, le *B-Wagen*, tramway à plancher haut et le train-tram *Citadis 500* à double alimentation.
78. Par ailleurs, il ne fait guère de doute que l'opération de concentration notifiée ramènera le nombre des principaux fournisseurs de tramways et de véhicules légers sur rail en Allemagne de quatre (Bombardier, ADtranz, Siemens, et Alstom, ou leurs filiales) à trois (Bombardier/ADtranz, Siemens, et Alstom, ou leurs filiales),

²⁸ Voir également ci-dessus, aux considérants 39 et 40.

²⁹ Que ce soit directement ou par l'intermédiaire de leurs filiales, comme soumissionnaires individuels ou membres de consortiums.

Bombardier/ ADtranz prenant de toute évidence la place de leader du marché. Dans ce contexte, les aspects suivants devront être pris en considération.

79. Premièrement, bien que les portefeuilles de produits des parties soient dans une certaine mesure complémentaires, l'opération notifiée permettra à la nouvelle entité (Bombardier/ADtranz) de mieux se positionner sur le marché des tramways et des véhicules légers sur rail. D'une part, même s'il a été constaté que les tramways à plancher haut, les tramways à plancher surbaissé et les trains-trams appartiennent au même marché de produits³⁰, il faut en effet admettre que les activités des parties dans ce domaine sont dans une certaine mesure complémentaires: de fait, ADtranz commercialise activement son *Incentro*, un tramway de série à plancher surbaissé intégral, et son *Variotram*, un tramway modulaire à plancher intégralement surbaissé ou sur 70 % de la longueur, tandis que Bombardier commercialise des tramways à plancher surbaissé (tels que le *City Runner*, le *NGT6/8* et le *K 4000*), ainsi que des tramways à plancher haut (*K 5000*) et des *trains-trams* à double alimentation électrique. D'autre part, l'opération notifiée permettra aux parties de proposer une gamme complète de tramways et de véhicules légers sur rail, qui couvre les deux segments du marché (plancher haut et plancher surbaissé) et, partant, de renforcer leur puissance concurrentielle.
80. Deuxièmement, tout en admettant que, dans le passé, les activités de soumission des parties ont été dans une certaine mesure complémentaires, force est de constater que l'opération de concentration notifiée va accroître les chances de la nouvelle entité de participer aux appels d'offres publics. En effet, il convient de noter que les parties ne se sont affrontées que pour environ la moitié des projets mis en concurrence en Allemagne entre 1995 et 1999. De fait, Bombardier et ADtranz ont présenté des offres distinctes³¹ pour un total de [<10]* marchés examinés par la Commission, représentant une valeur de [...] millions d'euros ([50-60 %]* de l'ensemble du marché) et un volume de [...] voitures ([40-50 %]*), tandis que seule une des parties a soumissionné dans [<10]* autres cas analysés par la Commission, représentant un montant de [...] millions d'euros ([30-40 %]*) et un volume de [...] voitures ([30-40 %]*). Dans deux autres cas examinés par la Commission, totalisant une valeur de [...] millions d'euros ([10-20 %]*) et un volume de [...] voitures ([10-20 %]*), Bombardier et ADtranz faisaient partie du même consortium et ne se faisaient donc pas concurrence. Néanmoins, la prise de contrôle d'ADtranz entraînera nécessairement un renforcement de la position concurrentielle de Bombardier sur le marché. En effet, l'élargissement du portefeuille de produits de la nouvelle entité, qui couvrira toute la gamme des produits du secteur des tramways et des véhicules légers sur rail, lui permettra de participer en tant que soumissionnaire à tous les appels d'offres publics qui seront lancés en Allemagne³².
81. Troisièmement, bien que l'influence accrue des clients sur le marché des tramways fasse, dans une certaine mesure, contrepoids aux parts de marché relativement élevées des parties, l'enquête de la Commission a démontré que la puissance d'achat

³⁰ Voir ci-dessus, au considérant 13.

³¹ Que ce soit directement ou par l'intermédiaire de leurs filiales, comme soumissionnaires individuels ou membres de consortiums.

³² Voir également au considérant précédent.

n'était pas suffisante pour compenser les effets de l'opération de concentration notifiée. D'une part, le pouvoir de négociation des clients s'est renforcé, dans la mesure où la pratique des groupements et des consortiums d'achat est devenue plus courante ces dernières années. Par exemple, deux opérateurs ferroviaires municipaux en Allemagne, Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH et Rostocker Straßenbahn AG, ont récemment lancé un appel d'offres conjoint sur le marché des tramways³³; Mannheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft AG (MVV-Verkehr AG), a fait de même, en collaboration avec Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, Oberrheinische Eisenbahn AG, Rhein-Haardtahn GmbH et Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH³⁴. L'étude du marché indique que le nombre de ces consortiums et coopérations devrait s'accroître à l'avenir. Par contre, il est vrai que la grande majorité des clients sont pour l'essentiel des compagnies ferroviaires locales ou des municipalités. En conséquence, à la différence du marché des trains à grande vitesse ou intercity, dans le secteur des tramways et des véhicules légers sur rail, la demande reste beaucoup plus fragmentée et ne dispose pas d'une puissance d'achat compensatrice suffisante pour exclure le risque de domination du marché par les parties.

82. De plus, les résultats de l'étude du marché montrent dans l'ensemble que les obstacles restants à l'entrée sur le marché allemand des tramways et des véhicules légers sur rail ne sont pas négligeables, en raison notamment des préférences affichées par les clients en faveur de fournisseurs présents au niveau national, voire local, et de certaines exigences de qualité et spécifications techniques³⁵.
83. En outre, l'opération de concentration risque de mettre en danger l'existence de la société Kiepe, fournisseur de systèmes de propulsion électrique. En fait, Kiepe est surtout présente sur le marché allemand des tramways. Bien qu'elle se soit associée dans le passé à différents fournisseurs d'équipements mécaniques, ses livraisons à Bombardier représentaient jusqu'à présent une part importante de son chiffre d'affaires dans le secteur ferroviaire. Étant donné qu'après avoir repris ADtranz, Bombardier deviendra un producteur intégré de véhicules ferroviaires, elle ne dépendra plus des systèmes de propulsion électrique de petits fournisseurs secondaires, tels que Kiepe ou ELIN, qui ont été jusqu'à présent des partenaires importants pour elle. En conséquence, l'enquête réalisée sur le marché par la Commission a révélé la crainte de voir ces fournisseurs perdre leurs débouchés ou se trouver cantonnés dans un créneau spécialisé. Ils ne pourraient plus, alors, servir de partenaires à des fournisseurs de matériel mécanique non intégrés, tels que Stadler, ni permettre l'accès au marché à de nouveaux entrants potentiels non intégrés, tels que CAF ou Talgo.

Conclusion

84. Pour les raisons indiquées ci-dessus, l'opération de concentration notifiée soulève des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun en ce qui concerne les tramways et les véhicules légers sur rail en Allemagne. Elle est susceptible de créer une position dominante des parties sur ce marché.

³³ Le marché a été attribué en 1999.

³⁴ Le marché a été attribué en 1999.

³⁵ Voir également les considérants 17 et suivants.

6) Rames de métro en Autriche

85. L'étude de marché réalisée par la Commission a montré que seuls deux marchés avaient été attribués dans ce secteur en Autriche au cours de la période 1995-1999. Bombardier et ADtranz n'ont effectivement présenté des offres concurrentes (d'une part, Bombardier, associée à Kiepe en tant que fournisseur secondaire et, de l'autre, Siemens, avec ADtranz et ELIN en qualité de fournisseurs secondaires) que pour un seul de ces marchés (métro de Vienne, "U-Bahn Typ V-Wagen", 1998), lequel a été attribué au consortium dirigé par Siemens. En ce qui concerne l'autre marché (métro de Vienne, "U-Bahn Typ T", 1997), il a été attribué à un consortium composé de Bombardier, d'ADtranz et de Siemens, Kiepe et ELIN étant tous deux des fournisseurs secondaires. Au total, les parties représentaient [50-60 %]* du marché autrichien (ADtranz [30-40 %]*, Bombardier [10-20 %]*), les [40-50 %]* restants étant détenus par Siemens. Toutefois, vu les circonstances décrites plus haut et étant donné que les marchés en question sont soumis à appels d'offres, l'appréciation concurrentielle des effets de la concentration notifiée en Autriche ne saurait se résumer à une simple analyse des parts de marché³⁶. En fait, le chevauchement des activités des parties est peu important en ce qui concerne les rames de métro en Autriche.
86. De plus, le métro de Vienne est le seul réseau de métro urbain existant en Autriche et aucun nouvel appel d'offres ne devrait être publié au cours des prochaines années, que ce soit pour le métro de Vienne ou pour un réseau qui serait éventuellement construit dans une autre ville autrichienne. Dans le cadre de l'étude de marché, la Commission n'a par conséquent trouvé aucun élément indiquant que l'opération entraînerait la création ou le renforcement d'une position dominante des parties sur le marché autrichien des rames de métro.

7) Maintenance lourde au Royaume-Uni

87. En 1999, la part de marché cumulée des parties dans le secteur de la maintenance lourde au Royaume-Uni s'est élevée à [30-40 %]* (ADtranz: [20-30 %]*; Bombardier: [10-20 %]*), devant Railcare ([10-20 %]*) et Alstom ([10-20 %]*). Une part de [20-30 %]* du marché britannique de la maintenance lourde était aux mains des sociétés ferroviaires locales. D'après ces chiffres, Bombardier et ADtranz deviendraient leader du marché britannique à l'issue de l'opération de concentration, ce qui soulèverait des problèmes de concurrence.
88. La partie notifiante soutient toutefois que le chiffre d'affaires réalisé par Bombardier dans le secteur de la maintenance lourde au Royaume-Uni résulte pour l'essentiel de deux marchés seulement, dont l'exécution s'est achevée avant la fin de l'année 2000; au stade actuel, il n'existe pas, d'après la partie notifiante, d'arriéré de commandes et Bombardier n'a pas passé de nouveaux contrats concernant le secteur de la maintenance lourde; de plus la société ne dispose pas de capacités de réserve importantes qui lui permettraient de proposer des services dans ce domaine dans un avenir proche.

Conclusion

³⁶ Voir également les considérants 39 et 40.

89. Dans ces conditions, l'opération de concentration ne soulève pas de problèmes de concurrence dans le secteur de la maintenance lourde au Royaume-Uni. Étant donné que l'activité de Bombardier va sensiblement diminuer dans cette branche à compter de 2001, les activités des parties ne se chevaucheront pas de manière significative à partir de cette date. La Commission n'a pas trouvé d'éléments probants attestant la création ou le renforcement d'une position dominante des parties au Royaume-Uni.

E. MARCHÉ NON AFFECTÉ: SYSTEMES AEROPORTUAIRES DE TRANSPORT AUTOMATIQUE DE VOYAGEURS

90. ADtranz est le numéro un mondial sur le marché des systèmes aéroportuaires de transport automatique de voyageurs, avec une part de 70 %. Ses principaux concurrents ont pour nom Poma-Otis, une entreprise commune réunissant Pomagalski (France) et la société américaine Otis, Matra (Siemens) et Mitsubishi. ADtranz a remporté le seul nouveau marché attribué dans l'EEE, par l'aéroport de Rome, au cours de la période 1995-1999. Bombardier ne propose pas de produits sur le marché en question. Il n'existe par conséquent pas de chevauchement d'activités entre ADtranz et Bombardier dans ce domaine. Après avoir étudié différentes options pour prendre pied sur le marché, Bombardier a formé une alliance avec Mitsubishi Heavy Industries (ci-après, "MHI") en 1999. Bombardier assure la commercialisation et l'intégration générale des systèmes et MHI fournit le véhicule proprement dit et le système de signalisation. L'alliance MHI/Bombardier ne s'est à ce jour pas concrétisée par des offres communes en Europe sur le marché considéré. Elle s'apprêtait à présenter une offre pour l'aéroport de Madrid et envisageait de prendre part à une procédure d'appel d'offres concernant l'aéroport Charles de Gaulle, mais Bombardier et MHI ont décidé de mettre fin à leur relation si le projet de concentration avec ADtranz prenait corps.

91. Bombardier s'est d'ores et déjà retirée du projet relatif à l'aéroport de Madrid. L'opération de concentration pouvait donc renforcer la position dominante d'ADtranz sur le marché européen des systèmes aéroportuaires de transport automatique de voyageurs en compromettant l'entrée d'un nouveau fournisseur. MHI a cependant déclaré pouvoir finaliser l'offre pour l'aéroport de Madrid avec Sumitomo. Le projet de concentration n'entraînera donc pas la disparition d'un entrant potentiel et elle ne renforcera pas la position dominante d'ADtranz sur ce marché en Europe.

V. ENGAGEMENTS

92. Afin de résoudre les problèmes de concurrence recensés ci-dessus sur les marchés allemands des trains régionaux et des tramways, les parties ont soumis les engagements décrits ci-après aux paragraphes 93 à 100. Le texte intégral de ces engagements est joint sous forme d'annexe, laquelle fait partie intégrante de la présente décision.

1) Engagements visant à renforcer l'indépendance de STADLER³⁷

³⁷ Voir les points 1(e) à 1(g) des engagements, tels qu'ils figurent à l'annexe de la présente décision.

93. ADtranz exploite actuellement, conjointement avec Stadler, une entreprise commune du nom de Stadler Pankow, située à Berlin³⁸. Cette dernière est utilisée par ses deux sociétés mères comme site de production commun pour l'assemblage des trains régionaux tels que le *Regioshuttle* (RS) d'ADtranz ou le *Gelenktriebwagen* (GTW) de Stadler.
94. ADtranz détient [...] de l'entreprise commune et Stadler, les [...] restants. Étant donné qu'ADtranz a le droit de désigner [...] des cinq membres du conseil de surveillance de l'entreprise commune et dispose d'un droit de veto sur son budget, Stadler Pankow est contrôlée en commun par les deux sociétés mères.
95. Les parties proposent de se retirer de cette entreprise commune et de céder à Stadler la participation que détient ADtranz dans Stadler Pankow.
96. Les parties offrent en outre de prendre certaines mesures temporaires pour permettre à Stadler Pankow de se maintenir en activité. Plus particulièrement, les parties se proposent de garantir à Stadler Pankow un niveau donné d'utilisation de ses capacités (correspondant à un certain nombre d'heures de travail par année) jusqu'à la fin de [...], soit pour ADtranz un engagement dépassant largement les obligations que lui impose actuellement l'accord d'entreprise commune, et également de fournir à Stadler, pendant une période transitoire de [...] ans, certains composants aux conditions actuelles du marché, sous réserve d'une adaptation au titre de l'inflation.

2) *Engagements visant à préserver une concurrence effective sur les marchés allemands des trains régionaux et des tramways et véhicules légers sur rail*³⁹

97. Les parties s'engagent de plus à accorder à Stadler des licences de production et de commercialisation exclusives, dans l'Union européenne, de deux de leurs lignes de produits, à savoir le train régional du type *Regioshuttle* et le tramway du type *Variotram*. Le *Regioshuttle* représentait environ [5-20 %] du marché allemand des trains régionaux sur la période 1995-1999, tandis que le *Variotram* représentait approximativement [5-20 %] du marché allemand des tramways et véhicules légers sur rail au cours de la même période. Ces deux produits ont été vendus à plusieurs clients.

3) *Engagements visant à renforcer l'indépendance d'ELIN*⁴⁰

98. Bombardier s'engage à vendre la participation minoritaire de [...] % qu'elle détient dans l'entreprise ELIN⁴¹. ELIN produit des systèmes de propulsion pour les véhicules sur rail (trains régionaux et tramways) et était jusqu'à présent l'un des fournisseurs de Bombardier pour le matériel de propulsion électrique, par exemple pour ses trains régionaux du type *Talent* et ses tramways du type *Cityrunner Linz*.

³⁸ Stadler et ADtranz exercent actuellement le contrôle en commun sur l'entreprise commune Stadler Pankow (voir plus bas, au considérant 103).

³⁹ Voir les points 1(h) et 1(i) des engagements, tels qu'ils figurent à l'annexe de la présente décision.

⁴⁰ Voir les points 1(a) et 1(b) des engagements, tels qu'ils figurent à l'annexe de la présente décision.

⁴¹ Bombardier et l'actionnaire majoritaire d'ELIN, VA TECH ELIN EBG GmbH, exercent actuellement le contrôle en commun sur ELIN (voir plus bas, au considérant 105).

99. Bombardier s'engage aussi – en sus de son actuelle coopération avec ELIN dans le cadre du développement des trains régionaux du type *Talent* – à étendre sa coopération avec cette société aux véhicules légers sur rail du type *Cityrunner Linz* pendant une période de cinq ans. Un accord de développement conjoint a déjà été conclu.

4) Engagements visant à renforcer l'indépendance de KIEPE⁴²

100. Par ailleurs, Bombardier s'engage à n'utiliser pendant une période de [...] ans que le matériel de traction de l'entreprise Kiepe pour les tramways à plancher surélevé du type "K 5000" qu'elle vend sur le marché mondial et les trains-trams du type "Saarbrücken Vehicle" qu'elle vend dans l'Union européenne. La coopération exclusive proposée avec Kiepe ne revêt de caractère contraignant que pour Bombardier (exclusivité à sens unique). Qui plus est, Bombardier propose de commander à Kiepe des travaux d'installation pour un montant annuel de [...] de DEM pendant une période de [...] ans. Un accord de coopération a déjà été conclu.

VI. APPRÉCIATION DES ENGAGEMENTS

101. Comme il ressort de l'évaluation faite par la Commission des effets des engagements sur le marché, ceux-ci apparaissent suffisants pour remédier aux problèmes de concurrence recensés sur les marchés allemands des trains régionaux et des tramways et véhicules légers sur rail, tels que présentés plus haut⁴³.

102. Les engagements proposés garantiront l'indépendance de trois des acteurs non intégrés qui restent sur les marchés des trains régionaux et des tramways et véhicules légers sur rail et renforceront leur compétitivité. Ces sociétés sont, d'une part, ELIN et Kiepe, qui sont toutes les deux des fournisseurs de systèmes de propulsion électrique et, d'autre part, Stadler, qui fabrique des pièces mécaniques pour les trains régionaux et les tramways et véhicules légers sur rail. Stadler deviendra un fabricant important de trains régionaux et de tramways pour le marché allemand, tandis que Kiepe et ELIN continueront de jouer un rôle important en tant que fournisseurs de systèmes de propulsion électrique aux constructeurs mécaniques non intégrés, en particulier à Stadler. Les engagements proposés par les parties permettront donc de compenser la disparition d'ADtranz en tant que fabricant de trains régionaux et de tramways et véhicules légers sur rail.

1) La situation de Stadler, ELIN et Kiepe

a) Stadler

103. Pour ce qui est de Stadler Pankow, ADtranz, grâce à la participation minoritaire de [...] % qu'elle détient dans cette entreprise commune, y exerce le contrôle en commun avec l'actionnaire majoritaire, Stadler, le budget de l'entreprise commune devant, par exemple, être approuvé à l'unanimité par les deux actionnaires. De surcroît, ADtranz a le droit de désigner [...] des cinq membres du conseil de

⁴² Voir les points 1(c) et 1(d) des engagements, tels qu'ils figurent à l'annexe de la présente décision.

⁴³ Voir ci-dessus, aux considérants 68 et 84.

surveillance de l'entreprise commune; les parties auraient donc accès à toutes les informations importantes relatives à l'entreprise commune si le projet de concentration était autorisé sans condition.

104. Une fois libérée du lien structurel qui l'attache à ADtranz dans le cadre de l'entreprise commune Stadler Pankow, Stadler deviendra un constructeur indépendant de trains régionaux. En outre, en acquérant les licences relatives au Regioshuttle et au Variotram, comme le proposent les parties, Stadler pourra se poser en concurrent crédible sur les marchés allemands des trains régionaux et des tramways, où elle commercialisera de façon autonome deux produits qui sont déjà bien connus et vendus en Allemagne. Cependant, des garanties seront nécessaires pendant une période de transition. C'est pourquoi les parties s'engagent à garantir un certain niveau d'utilisation des capacités de Stadler Pankow et à fournir à Stadler certains composants aux conditions actuelles du marché⁴⁴.

b) ELIN

105. La participation minoritaire de [... %]* que détient dans ELIN la filiale de Bombardier DWA permet à cette dernière d'y exercer le contrôle en commun avec l'actionnaire majoritaire, VA TECH ELIN EBG GmbH (Vienne), DWA ayant le droit d'opposer son veto sur certaines décisions stratégiques de l'entreprise. En outre, Bombardier détient une option pour l'achat des [... %]* restants d'ELIN dès que le chiffre d'affaires de cette dernière proviendra majoritairement de projets conclus avec elle. Qui plus est, DWA désigne [...] des quatre membres du conseil de surveillance d'ELIN; les parties auraient donc accès à toutes les informations importantes relatives à Elin si le projet de concentration était accepté sans condition.

106. Une fois libérée du lien structurel qui l'attache à Bombardier, ELIN deviendra un fournisseur indépendant de technologies de propulsion pour les trains régionaux et les tramways et véhicules légers sur rail. Des garanties seront néanmoins nécessaires pendant une période de transition afin de permettre à ELIN de trouver de nouveaux partenaires pour remplacer Bombardier, qui deviendra verticalement intégrée après avoir acquis ADtranz et ne dépendra donc plus d'ELIN pour les systèmes de propulsion électrique. Deux accords de développement conjoint conclus entre Bombardier et ELIN prévoient une coopération entre ces deux sociétés pendant une période de [...] ans. Ils portent tous les deux sur des projets dans le secteur des trains régionaux et des tramways (*Talent* et *Cityrunner Linz*), ce qui permettra à ELIN de se maintenir sur ces deux segments de marché.

c) Kiepe

107. Les garanties offertes par Bombardier à Kiepe donneront à celle-ci suffisamment de temps pour trouver de nouveaux partenaires avec lesquels nouer une coopération et remplacer ainsi Bombardier, qui deviendra verticalement intégrée après avoir acquis ADtranz et ne dépendra donc plus de Kiepe pour les systèmes de propulsion électrique. L'accord de coopération conclu avec Bombardier pour la période de transition couvre à la fois un projet de tramway à plancher haut ("K5000") et un

⁴⁴ Pour plus de précisions, voir ci-dessus (considérant 96), ainsi qu'aux points 1(e), quatrième alinéa, et 1(g) des engagements, tels qu'ils figurent à l'annexe de la présente décision.

projet de véhicule léger sur rail du type train-tram ("Saarbrücken Vehicle"), soit des projets suffisamment diversifiés pour permettre à Kiepe de maintenir son activité sur ces deux segments de marché. De plus, l'engagement pris par Bombardier de commander à Kiepe des travaux d'installation pour un montant annuel de [...] de DEM pendant une période de [...] ans donne à cette dernière une sécurité économique supplémentaire, le temps de trouver de nouveaux partenaires.

d) Possibilité pour Stadler, ELIN et Kiepe de coopérer et d'ouvrir l'accès au marché

108. Comme les engagements proposés permettront de préserver l'indépendance de deux fournisseurs de systèmes de propulsion (ELIN et Kiepe) ainsi que celle de Stadler, qui fournit uniquement les parties mécaniques des trains, une coopération entre ces trois sociétés semble possible à moyen terme. Elles ont déjà toutes trois montré de l'intérêt pour une telle coopération, en particulier Stadler. Par le biais d'une coopération, ces trois sociétés pourraient livrer concurrence aux parties, ainsi qu'à Siemens et à Alstom, sur les marchés allemands des trains régionaux et des tramways et véhicules légers sur rail en tant que fournisseurs indépendants.

109. De surcroît, ELIN et Kiepe pourraient permettre à d'autres sociétés, par exemple les deux sociétés espagnoles CAF et Talgo, d'accéder au marché allemand, comme ce fut le cas pour Bombardier lorsqu'elle a pris pied sur ce même marché en coopérant avec Kiepe. En fait, la coopération avec les fournisseurs de systèmes de propulsion électrique, en particulier avec Kiepe pour ce qui concerne la vente de tramways en Allemagne, a été un facteur crucial qui a permis à Bombardier de gagner rapidement des parts de marché considérables dans cet État membre au cours des six dernières années.

2) Effets sur la structure du marché

Trains régionaux en Allemagne

110. Les engagements décrits ci-dessus feront de Stadler un concurrent important et viable sur le marché allemand. En effet, d'une part, les parties céderont le *Regioshuttle*, ligne de produits qui représente environ [5-20%]* du marché et est actuellement détenue et commercialisée par ADtranz, et c'est Stadler qui devrait acquérir la licence. D'autre part, après s'être retirée de l'entreprise commune Stadler Pankow, ADtranz perdra toute influence sur l'activité de Stadler relative au train régional *Gelenktriebwagen (GTW)*; la société a déjà cessé de commercialiser le *GTW* de Stadler depuis le 1er janvier 2001⁴⁵. La part de marché d'ADtranz diminuera en conséquence; depuis son introduction en Allemagne en 1997, le *GTW* de Stadler représentait [10-20%]* du marché allemand des trains régionaux (1997-1999)⁴⁶.

⁴⁵ Voir ci-dessus, aux considérants 63 à 66.

⁴⁶ Tant qu'ADtranz participe à l'entreprise commune Stadler Pankow, le projet *GTW* peut être considéré comme un consortium, dans le cadre duquel Stadler est le contractant principal, ADtranz fournit le système de propulsion et Stadler Pankow est le site commun de production; la part de marché correspondante devrait alors être répartie entre Stadler et ADtranz. Lorsque ADtranz se sera retirée de Stadler Pankow, comme le prévoient les engagements proposés, la part de marché imputable au *GTW* (soit 5 %) devra entièrement être attribuée à Stadler.

111. La future part de marché de Stadler correspondra en gros à la part actuellement détenue par ADTranz ([30-40%]* au cours de la période 1995-1999, [40-50%]* au cours de la période 1997-1999). Cette hypothèse est confirmée par le fait qu'ADtranz n'a vendu que des trains régionaux *Regioshuttle* et *GTW* en Allemagne au cours des dernières années. Sur les trois lignes de produits qu'ADtranz a commercialisées dans ce segment, deux seront maintenant transférées à Stadler. La seule ligne de produits que conservera ADtranz, l'*Itino*, ne s'est pas encore vendue jusqu'à présent. Comme elle est proche, d'un point de vue concurrentiel, du train régional *Talent* de Bombardier, il n'est pas exclu que les parties arrêtent de fabriquer et de commercialiser l'un de ces produits après la concentration.
112. On peut conclure de ce qui précède que le chevauchement d'activités entre les parties dans le secteur des trains régionaux en Allemagne disparaîtra dans la nouvelle structure du marché.

Tramways et véhicules légers sur rail en Allemagne

113. Pareillement, la part d'ADtranz sur le marché allemand des tramways et véhicules légers sur rail diminuera sensiblement, de [50-60%]* à [40-50%]* (sur la base de la période 1995-1999). Cette réduction sera due à la cession par les parties de *Variotram*, ligne de produits qui représente environ [5-15%]* du marché et qui est actuellement détenue et commercialisée par ADtranz. Cette part de [5-15%]* peut maintenant être attribuée à Stadler, qui devrait acquérir la licence relative au *Variotram*.
114. La cession sous licence du *Variotram* à Stadler réduira donc environ de moitié le chevauchement d'activités entre les parties qui résulterait de l'opération sur le marché allemand des tramways et des véhicules légers sur rail. Elle permettra par ailleurs à Stadler de se poser en concurrent viable sur ce marché, avec la possibilité de reprendre la position concurrentielle qu'ADtranz y occupait avant l'opération. Le *Variotram* est, en effet, l'un des deux tramways vendus par ADtranz en Allemagne au cours de la période de référence 1995-1999. Comparé au tramway *NGT*, le *Variotram* est plus moderne et plus avancé sur le plan technique. Stadler serait bien placée pour produire le *Variotram*, qui nécessite la même technique de production que celle qui est utilisée par Stadler Pankow pour le *Regioshuttle*. En outre, l'acquisition de la licence relative au *Variotram* permettra à Stadler de diversifier son portefeuille de produits et de s'établir sur le marché allemand des tramways. Les fournisseurs de systèmes de propulsion électrique Kiepe et ELIN, déjà tous deux actifs dans le secteur des tramways et des véhicules légers sur rail, seraient de bons partenaires pour Stadler.

Conclusion

115. Les engagements proposés par les parties permettent l'établissement d'un nouveau fournisseur indépendant de trains régionaux et de tramways et véhicules légers sur rail (Stadler), qui reprendra dans une large mesure la position qu'occupe actuellement sur le marché ADtranz. En outre, les engagements garantiront le maintien en activité de deux fournisseurs indépendants de systèmes de propulsion électrique (Kiepe et ELIN) sur les deux marchés, ce qui permettra la formation de consortiums avec Stadler et d'autres fournisseurs mécaniques non intégrés. En conséquence, la Commission est arrivée à la conclusion que, sur la base des engagements proposés par les parties, l'opération de concentration notifiée ne conduira pas à une position

dominante des parties sur le marché allemand des trains régionaux et des tramways et véhicules légers sur rail.

VII. CONDITIONS ET CHARGES

116. En vertu de l'article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa, première phrase, du règlement sur les concentrations, la Commission peut assortir sa décision de conditions et de charges destinées à faire en sorte que les entreprises concernées respectent les engagements qu'elles ont pris à son égard en vue de rendre la concentration compatible avec le marché commun. Il convient de faire une distinction entre les conditions et les charges. La réalisation de chaque mesure entraînant la modification structurelle voulue du marché constitue une condition, tandis que les différentes étapes nécessaires pour parvenir à ce résultat sont en général des charges imposées aux parties. Si l'une des conditions n'est pas satisfaite, la décision de la Commission déclarant la concentration compatible avec le marché commun devient caduque; si les entreprises concernées contreviennent à une charge, la Commission peut révoquer sa décision d'autorisation en application de l'article 8, paragraphe 5, point b), du règlement sur les concentrations, et les parties peuvent également se voir infliger des amendes et des astreintes sur la base de l'article 14, paragraphe 2, point a), et de l'article 15, paragraphe 2, point a), du règlement sur les concentrations.

117. Compte tenu de ce qui précède, la décision de la Commission en l'espèce doit être subordonnée à la condition que soient pleinement respectés tous les engagements relatifs aux cessions, que ce soit de participations minoritaires dans des sociétés tierces ou de lignes de produits, y compris de licences relatives à des lignes de produits, car ce sont ces cessions qui entraîneront la modification structurelle du marché. Il en va de même pour les obligations en matière de coopération et de fourniture que les parties s'engagent à assumer vis-à-vis de tiers, ces obligations étant destinées à garantir le succès des cessions. D'autre part, les dispositions des engagements qui portent sur le mandataire que doivent désigner les parties constituent des charges pour celles-ci, car elles visent à mettre en œuvre la modification structurelle du marché.

VIII. CONCLUSION

118. Pour les raisons exposées ci-devant, et sous réserve du plein respect des engagements contractés par les parties, la Commission estime que la concentration envisagée n'entraîne ni la création ni le renforcement d'une position dominante ayant comme conséquence qu'une concurrence effective serait entravée de manière significative dans le marché commun ou une partie substantielle de celui-ci. La concentration doit donc être déclarée compatible avec le marché commun et l'accord EEE, sous réserve du plein respect des engagements joints sous forme d'annexe, en application de l'article 2, paragraphe 2, et de l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations et de l'article 57 de l'accord EEE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'opération notifiée par laquelle Bombardier Inc. acquiert, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle exclusif de l'entreprise DaimlerChrysler Rail Systems GmbH est déclarée compatible avec le marché commun et le fonctionnement de l'accord EEE.

Article 2

L'article premier est subordonné au plein respect des conditions telles qu'elles figurent aux points 1(a), premier alinéa, 1(b), 1(c), 1(d), 1(e), premier et quatrième alinéas, 1(f), 1(g), 1(h), et 1(i) de l'Annexe.

Article 3

L'article premier est subordonné au plein respect des charges telles qu'elles figurent aux points 1(a), second alinéa, 1(e), deuxième et troisième alinéas, ainsi qu'aux points 2 à 8 inclus de l'Annexe.

Article 4

Bombardier Inc.

800 Blvd. René-Lévesque ouest
Montréal, Québec
Canada H3B 1Y8

est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles,

Par la Commission

Mario MONTI
Membre de la Commission

ANNEXE

Bombardier / ADtranz Affaire n° COMP/M.2139

Engagements

Le texte intégral des engagements visés aux articles 2 et 3 peut être consulté en anglais sur le site web suivant de la Commission:

http://europa.eu.int/comm/competition/index_en.html.