

FR

***Cas n° COMP/M.4337 -
THALES / ALCATEL
DIVISIONS
TRANSPORT ET
SYSTEMES***

Le texte en langue française est le seul disponible et faisant foi.

**RÈGLEMENT (CE) n° 139/2004
SUR LES CONCENTRATIONS**

Article 6, paragraphe 1, point b) NON-OPPOSITION
date: 07/11/2006

***En support électronique sur le site Internet EUR-Lex sous le
numéro de document 32006M4337***



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Brussels, 07.11.2006

SG-Greffe(2005) D/206661

Dans la version publique de cette décision, des informations ont été supprimées conformément à l'article 17 (2) du règlement du Conseil (CE) n° 139/2004 concernant la non-divulgence des secrets d'affaires et autres informations confidentielles. Les omissions sont donc indiquées par [...]. Quand cela était possible, les informations omises ont été remplacées par des fourchettes de chiffres ou une description générale.

VERSION PUBLIQUE

PROCEDURE CONCENTRATIONS
DECISION ARTICLE 6(1)(b)

Aux parties notifiantes

Messieurs, Mesdames,

Objet : Affaire n° COMP/M.4337 – Thales/Alcatel Divisions Transport et Systèmes
Votre notification du 29/09/2006 conformément à l'article 4 du règlement du Conseil n° 139/2004.

1. Le 29/09/2006, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil (le Règlement sur les concentrations), d'un projet de concentration par lequel l'entreprise Thales S.A. (« Thales », France) acquiert, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b, du Règlement sur les concentrations, le contrôle de la division *Transport Solutions* et des activités « sécurité et sûreté » et « commande et contrôle » de la division *Integration and Services* de l'entreprise Alcatel (« Alcatel Divisions Transport et Systèmes », France) par voie d'acquisition d'actions et de fonds de commerce.

I. LES PARTIES

2. Thales est une société française active dans le développement et l'intégration de systèmes d'information critiques pour les industries de la défense, de l'aéronautique et du transport et pour la sécurité civile.
3. «Alcatel Divisions Transport et Systèmes» se réfère aux activités du groupe français de télécommunications Alcatel dans le domaine des systèmes de signalisation et de supervision ferroviaire (division *Transport Solution*) et de l'intégration de systèmes

d'information critiques pour les clients « Rail », « Aéroport » et « Gaz/Pétrole » (activités « sécurité et sûreté » et « commande et contrôle » de la division *Integration and Services* d'Alcatel).

4. Il convient d'indiquer que, depuis 1998, Thales est co-contrôlée par Alcatel et par l'État français¹. En parallèle à la présente transaction, Thales a notifié l'acquisition de la participation d'Alcatel dans deux entreprises communes co-contrôlées avec Finmeccanica (AAS et Telespazio), qui sont actives dans les satellites et systèmes spatiaux². En conséquence, il est prévu que la participation Alcatel dans Thales augmente de 9,5% à 21,6%.

II. L'OPERATION

5. Avant la transaction, les filiales d'Alcatel qui sont actives dans les domaines concernés (ou les actifs d'Alcatel si ces activités ne sont pas effectuées par des entités juridiques distinctes) seront regroupées en deux sociétés holding détenues à 100% par Alcatel.
6. En vertu de la transaction proposée, Thales acquerra les actions et fonds de commerce de ces deux sociétés holding et ainsi acquerra le contrôle exclusif de toutes les activités du groupe Alcatel dans les systèmes de signalisation et de supervision ferroviaire et dans l'intégration de systèmes pour le transport et les industries de l'énergie (ci-après désignés comme "Alcatel Divisions Transport et Systèmes").

III. LA CONCENTRATION

7. Au vu des éléments qui précèdent, l'opération constitue une concentration au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b, du Règlement sur les concentrations.

IV. DIMENSION COMMUNAUTAIRE

8. Les entreprises concernées réalisent un chiffre d'affaires total sur le plan mondial de plus de 5 000 millions d'euros³ (en 2005, Thales a réalisé un chiffre d'affaires mondial de 10 245 millions d'euros et Alcatel Divisions Transport et Systèmes de [...] millions d'euros). Chacune d'elles réalise un chiffre d'affaires dans la Communauté de plus de 250 millions d'euros (en 2005, Thales a réalisé [...] millions d'euros, et Alcatel Divisions Transport et Systèmes de [...] millions d'euros). Aucune des parties ne réalise plus des deux tiers de son chiffre d'affaires dans un seul et même Etat membre. L'opération a donc une dimension communautaire.

V. ANALYSE CONCURRENTIELLE

9. La transaction concerne les systèmes de signalisation et de supervision ferroviaire et l'intégration de systèmes. La combinaison des activités de Thales et d'Alcatel

¹ Voir l'affaire COMP/M.1121- Alcatel/Thomson SA – Thomson CSF.

² Voir l'affaire COMP/M.4403 - Thales/Finmeccanica/AAS et Telespazio, notifiée le 6 octobre 2006.

³ Chiffre d'affaires calculé conformément à l'article 5(1) du règlement relatif au contrôle des opérations de concentrations et à la communication de la Commission sur le calcul du chiffre d'affaire (JO C 66, du 2.3.1999, p. 25).

Divisions Transport et Systèmes ne donne lieu qu'à des chevauchements minimaux dans certains secteurs.

A. Signalisation et supervision ferroviaire

Marchés de produits en cause

10. Selon les parties, une première distinction doit être faite entre (i) les systèmes de signalisation ferroviaire, et (ii) les systèmes de supervision ferroviaire. Une autre distinction doit être faite entre (i) les systèmes pour des applications « grandes lignes » (lignes entre grandes villes), et (ii) les systèmes pour des applications « métropolitain »/lignes urbaines (lignes de métro et lignes de trains dans les grandes agglomérations).
11. Les parties soutiennent que les systèmes de signalisation et les systèmes de supervision appartiennent à des marchés de produits distincts en raison du fait qu'ils remplissent différentes fonctions et du fait que les systèmes de signalisation et de supervision sont généralement fournis par des sociétés distinctes.
12. Selon les parties, le marché des systèmes de signalisation ferroviaire regroupe l'ensemble des systèmes et équipements dont la finalité est d'assurer la sécurité du mouvement des trains ou des métros. Les équipements de signalisation peuvent être embarqués (à bord des trains ou des métros) ou sur la voie. Les systèmes de signalisation peuvent inclure en tout ou en partie ; des équipements électriques, des équipements électromécaniques au sol (notamment des détecteurs/compteurs d'essieux, des commandes d'aiguillage, des feux signalisation), des calculateurs sol (poste de manœuvre informatisé), des équipements à bord des trains (par exemple, calculateurs, capteurs, ordinateurs embarqués), et des équipements de communication sol/bord.
13. Selon les parties, le marché des systèmes de supervision regroupe quant à lui l'ensemble des dispositifs permettant d'optimiser l'exploitation du service ferroviaire. Il regroupe un poste de supervision et un ensemble des logiciels informatiques destinés à l'exploitation d'une ligne voire d'un réseau de plusieurs lignes. Les postes de supervision ont évolué au cours du temps et incluent actuellement de nombreuses fonctions y compris la supervision des équipements, la gestion des conducteurs et du matériel roulant et l'information des passagers.
14. De même, les parties affirment que les systèmes de signalisation et de supervision pour des applications grandes lignes et les systèmes de signalisation et de supervision pour des applications « métropolitain »/lignes urbaines relèvent de marchés de produits distincts en raison de leurs caractéristiques distinctes, telles que le type de trains, le type de clients, la densité du réseau, la fréquence des trains, ou le degré d'automatisation. Par conséquent, selon les parties, les systèmes de signalisation et de supervision pour des applications grandes lignes et les systèmes de signalisation et de supervision pour des applications « métropolitain » sont spécifiques et il n'y a aucune substituabilité du côté de la demande.
15. Les définitions du marché proposées par les parties comprennent ainsi quatre marchés distincts : (i) le marché des systèmes de signalisation pour des applications grandes lignes, (ii) le marché des systèmes de signalisation pour des applications « métropolitain »/lignes urbaines, (iii) le marché des systèmes de supervision pour des applications grandes lignes, et (iv) le marché des systèmes de supervision pour des applications « métropolitain »/lignes urbaines.

16. Il existe un certain nombre de décisions de la Commission⁴ et des autorités nationales de concurrence⁵ dans le domaine de la signalisation et de la supervision ferroviaire, mais ces décisions ne se sont pas toujours prononcées de manière définitive sur la définition des marchés de produits, ou elles ne semblent plus entièrement à jour compte tenu des développements techniques récents en ce qui concerne les systèmes de signalisation et de supervision ferroviaire. Dans ses décisions précédentes, la Commission a en général examiné la transaction sur la base d'un marché défini comme la fourniture d'équipements de signalisation, dont l'étendue exacte a varié.
17. L'enquête de marché de la Commission n'a pas permis de confirmer clairement les définitions de marché proposées par les parties. La pertinence des distinctions entre d'une part signalisation et supervision et d'autre part applications grandes lignes et lignes urbaines semble varier d'un opérateur à l'autre⁶.
18. La pertinence d'une distinction entre systèmes de signalisation et de supervision est particulièrement douteuse en ce qui concerne les applications « métropolitain » (lignes urbaines), notamment en raison de la plus grande intégration des systèmes de signalisation et de supervision (par exemple pour les trains sans conducteur où l'opération du train ainsi que la supervision du train sont faites centralement), ainsi qu'en raison de l'existence d'appels d'offre uniques pour des solutions de signalisation et supervision.
19. En ce qui concerne la distinction entre lignes urbaines et grandes lignes, certains tiers ont noté que les technologies des systèmes de signalisation et de supervision sont très semblable pour les applications grandes lignes et pour les applications « métropolitain », la distinction étant plus de nature commerciale. En outre, tous les concurrents principaux sont actifs dans les deux segments. Ces tiers ne considèrent donc pas qu'une distinction entre applications pour lignes urbaines et applications pour grandes lignes soit valide.
20. En tout état de cause, il n'est pas nécessaire pour l'évaluation de la présente transaction de définir exactement les marchés susmentionnés, l'opération en cause ne soulevant aucun risque pour la concurrence quelle que soit la définition de marché retenue.

Marchés géographiques en cause

21. Les parties considèrent que les marchés des systèmes de signalisation et de supervision ont une dimension mondiale, puisque ces produits font généralement l'objet d'appels d'offres au niveau mondial. Les parties soulignent également que la réglementation européenne en matière de marchés publics exige des appels d'offres au niveau de

⁴ Voir les affaires COMP/M.580 - ABB/Daimler Benz, COMP/M.685 - Siemens/Lagardère et COMP/M.2694 - Metronet/Infraco.

⁵ En France, voir les affaires Ansaldo/CS Transport (28/11/1996) et Vossloh / Cogifer (11/11/2002).

⁶ Par exemple, la Commission éprouve des difficultés à suivre la logique des parties quand elles estiment que le produit « NetTrac » offert par Alcatel Divisions Transport et Systèmes, qui présente pourtant des caractéristiques d'un équipement de supervision (contrôle automatique de toutes les opérations des trains y compris l'information des voyageurs), relève néanmoins du marché de la signalisation, essentiellement en raison du fait qu'il est commercialisé avec un système de signalisation proprement dit baptisé « SelTrac ».

l'Union européenne et que la norme unique *European Train Control System* (ETCS) remplace progressivement les normes nationales pour les systèmes de signalisation grandes lignes dans l'Union européenne.

22. Dans ses décisions précédentes, la Commission et les autorités nationales ont laissé ouverte la question de savoir si le marché géographique pour la fourniture de systèmes de signalisation ferroviaire avait une dimension nationale ou EEE.
23. L'enquête de marché confirme que la dimension du marché des systèmes de signalisation et de supervision ferroviaire est au moins l'EEE.
24. En tout état de cause, il n'est pas nécessaire pour l'évaluation de la présente transaction de définir exactement la dimension géographique des marchés concernés, l'opération en cause ne soulevant aucun risque pour la concurrence quelle que soit la définition de marché retenue.

Analyse concurrentielle

25. Alcatel Divisions Transport et Systèmes est actif dans le domaine des systèmes de signalisation, à la fois pour les grandes lignes et pour les lignes urbaines, et dans le domaine des systèmes de supervision pour grandes lignes. Thales est seulement active dans le domaine des systèmes de supervision pour lignes urbaines.
26. Sur la base des définitions de marché proposées par les parties, il n'y a aucun chevauchement horizontal entre les activités des parties.
27. Si des définitions alternatives du marché sont envisagées, la transaction ne donne lieu qu'à des chevauchements horizontaux limités en raison des activités de Thales en ce qui concerne les systèmes de supervision pour lignes urbaines⁷. La part de marché cumulée des parties pour toutes les définitions de marché alternatives resterait modeste (environ 15-20% au niveau EEE) et l'enquête de marché a confirmé que la transaction ne présente pas de risque pour la concurrence étant donné, d'une part, que les produits offerts par les parties sont considérés comme complémentaires plutôt que comme concurrents proches, et, d'autre part, la présence de concurrents forts sur le marché (Siemens [25-35%], Invensys [10-20%], Alstom [10-20%], Ansaldo [5-15%] et Bombardier [5-15%]).⁸

⁷ L'addition de part de marché au niveau EEE est très limitée pour toutes les définitions de marché alternatives: pour le marché des systèmes de signalisation et supervision pour grandes lignes et lignes urbaines (Thales [<1%], Alcatel Divisions Transport et Systèmes [15-25%]); pour le marché des systèmes de signalisation pour grandes lignes et lignes urbaines (Thales [<1%], Alcatel Divisions Transport et Systèmes [15-25%]); pour le marché des systèmes de supervision pour grandes lignes et lignes urbaines (Thales [5-15%], Alcatel Divisions Transport et Systèmes [0-10%]); un marché de systèmes de signalisation et de supervision pour grandes lignes (Thales [<1%], Alcatel Divisions Transport et Systèmes [15-25%]); ou un marché de systèmes de signalisation et de supervision pour lignes urbaines (Thales [0-10%], Alcatel Divisions Transport et Systèmes [10-20%]).

⁸ Les parts de marché citées sont les parts de marché au niveau EEE et pour toutes les définitions de marché alternatives.

B. Intégration de systèmes

Marchés de produits en cause

28. L'intégration de systèmes consiste à mettre en place des systèmes nécessaires à la sécurité et au bon fonctionnement de grands équipements d'infrastructure (tels que des infrastructures de forage ou de stockage de pétrole et de gaz, des aéroports, des gares). Le savoir-faire des intégrateurs de systèmes consiste en l'identification des risques potentiels, et la conception d'une solution intégrée spécifiquement conçue pour assurer la protection de cette infrastructure spécifique, y compris les essais, l'installation, et la maintenance des systèmes. L'intégration de systèmes combine une prestation de services (l'intégration) et la fourniture d'équipements et de logiciels, qui, une fois intégrés, constituent le système de protection de l'infrastructure.
29. Les intégrateurs de systèmes fournissent en général plusieurs types de systèmes inter opérables : vidéosurveillance, matériels de télécommunications et systèmes SCADA⁹. Les services d'intégration de systèmes sont fournis soit directement aux opérateurs d'infrastructures soit comme sous-traitants pour des maîtres d'œuvre (*prime contractors* pour les projets d'infrastructures).
30. Selon les parties, chaque type d'infrastructure (installations de gaz/pétrole, aéroports, gares) a des besoins propres et la fourniture de services d'intégration de systèmes à chaque type de client constitue donc un marché de produits distinct.
31. L'enquête de marché n'a pas permis de confirmer clairement les distinctions proposées par les parties mais, en tout état de cause, il n'est pas nécessaire pour les besoins de la présente affaire de définir exactement les marchés susmentionnés, l'opération en cause ne soulevant aucun risque pour la concurrence quelle que soit la définition de marché retenue.

Marchés géographiques en cause

32. Les parties considèrent que les marchés des services d'intégration de systèmes ont une dimension mondiale puisque les clients publient des appels d'offres au niveau mondial et les prestataires de services d'intégration de systèmes se font concurrence au niveau mondial.
33. L'enquête de marché a, de manière générale, confirmé cette définition du marché géographique. En tout état de cause, il n'est pas nécessaire pour l'évaluation de la présente transaction de définir exactement la dimension géographique des marchés concernés, l'opération en cause ne soulevant aucun risque pour la concurrence quelle que soit la définition de marché retenue.

Analyse concurrentielle

⁹ Un système SCADA (*Supervisory Control & Data Acquisition System*) est un système de télécontrôle et de télécommande s'appuyant notamment sur des outils informatiques complexes et de nombreux moyens de télétransmission. Ce système transmet les données à l'opérateur et renvoie des ordres et commandes.

34. Thales et Alcatel Divisions Transport et Systèmes sont tous deux actifs dans la fourniture de services d'intégration de systèmes pour les industries du transport et de l'énergie. Les systèmes d'intégration de Thales se concentrent plutôt sur la sécurité tandis qu'Alcatel Divisions Transport et Systèmes est plus spécialisée dans les systèmes de communication.
35. Sur la base des définitions de marché proposées par les parties, il y a un chevauchement horizontal uniquement en ce qui concerne la fourniture de services d'intégration de systèmes aux clients « rail » et aux clients « gaz/pétrole ». Thales n'est en effet pas actif dans la fourniture de services d'intégration de systèmes aux aéroports.
36. Sur les deux marchés où il existe un chevauchement horizontal, la part de marché cumulée des parties en 2005 est inférieure à [10-20%] tant au niveau mondial qu'au niveau EEE¹⁰, les concurrents principaux étant Siemens [10-30%], Alstom [10-30%] et Bombardier [5-20%] pour les clients « rail » et Siemens [25-45%], ABB [15-35%] et Telvent [5-20%] pour les clients « gaz/pétrole ». Si on considère un marché d'intégration de systèmes sans distinction selon la qualité des clients, la part de marché cumulée des parties en 2005 est inférieure à [0-10%] tant au niveau mondial qu'au niveau EEE. L'enquête de marché a confirmé que, en raison de la part de marché limitée des parties et de la présence de concurrents plus importants, la transaction ne risque pas de donner lieu à des problèmes de concurrence.

VI. CONCLUSION

37. Pour les raisons exposées ci-dessus, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à l'opération notifiée et de la déclarer compatible avec le marché commun et avec l'accord EEE. Cette décision est prise sur la base de l'article 6, paragraphe 1, point b, du règlement du Conseil n° 139/2004.

Pour la Commission
signé
Neelie KROES
Membre de la Commission

¹⁰ Pour l'intégration de systèmes pour les clients « rail », Alcatel Divisions Transport et Systèmes a une part de marché de [0-10%] et Thales [<1%] au niveau mondial (au niveau EEE les parts de marché sont de [5-15%] et [<1%] respectivement) ; et pour l'intégration de systèmes pour les clients « gaz/pétrole », Alcatel Divisions Transport et Systèmes a une part de marché de [0-10%] et Thales de [<5%] au niveau mondial (au niveau EEE les parts de marché sont de [<5%] et [<5%] respectivement).