



Concentrations: la Commission interdit le projet d'acquisition d'Alstom par Siemens

Bruxelles, le 6 février 2019

La Commission européenne a interdit le projet d'acquisition d'Alstom par Siemens en vertu du règlement de l'UE sur les concentrations. La concentration aurait porté atteinte à la concurrence sur les marchés des systèmes de signalisation ferroviaire et des trains à très grande vitesse. Les parties n'ont pas proposé de mesures correctives suffisantes pour remédier à ces problèmes.

Margrethe **Vestager**, commissaire chargée de la politique de concurrence, a fait la déclaration suivante: *«Des millions de passagers en Europe comptent tous les jours sur des trains modernes et sûrs. Siemens et Alstom sont toutes deux des fers de lance de l'industrie ferroviaire. En l'absence de mesures correctives suffisantes, cette concentration aurait entraîné une hausse des prix pour les systèmes de signalisation qui assurent la sécurité des passagers et pour les futures générations de trains à très grande vitesse. La Commission a interdit la concentration parce que les parties n'étaient pas disposées à remédier aux importants problèmes de concurrence que nous avons relevés.»*

La décision d'aujourd'hui fait suite à [une enquête approfondie](#) menée par la Commission sur l'opération de rachat, laquelle aurait permis à Siemens et à Alstom de mettre en commun leurs activités en matière de matériel et de services de transport dans une nouvelle société exclusivement contrôlée par Siemens. Cette opération aurait réuni les deux plus grands fournisseurs de divers types de **systèmes de signalisation pour lignes ferroviaires et de métros**, ainsi que de **matériel roulant** en Europe. Les deux entreprises sont en outre des leaders au niveau mondial.

La concentration aurait créé le leader incontesté du marché sur certains marchés de la signalisation et un acteur dominant dans le secteur des trains à très grande vitesse. Elle aurait réduit de manière significative la concurrence dans ces deux domaines, restreignant ainsi le choix des clients, notamment les opérateurs ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, en matière de fournisseurs et de produits.

Au cours de son enquête approfondie, la Commission a reçu plusieurs plaintes émanant de clients, de concurrents, d'associations professionnelles et de syndicats. Elle a aussi reçu des observations négatives de plusieurs autorités nationales de la concurrence dans l'Espace économique européen (EEE).

Les parties prenantes craignaient que l'opération envisagée n'affecte de manière significative la concurrence et réduise l'innovation en matière de systèmes de signalisation et de matériel roulant à très grande vitesse, conduise à l'éviction de concurrents plus modestes et se traduise par des prix plus élevés et un choix restreint pour les clients. Étant donné que les parties n'étaient pas disposées à proposer des mesures correctives suffisantes pour remédier à ces préoccupations, la Commission a **bloqué la concentration** afin de protéger la concurrence dans le secteur ferroviaire européen.

La création d'un véritable marché ferroviaire européen dépend fortement de la disponibilité de systèmes de signalisation conformes à la norme du système européen de contrôle des trains (ETCS) à des prix concurrentiels. Les investissements dans les systèmes de signalisation conformes à cette norme permettront l'exploitation aisée de lignes ferroviaires sûres de part et d'autre des frontières entre les États membres. Les nouveaux investissements dans les trains sont essentiels à la transition vers une mobilité ayant moins d'impact sur le climat et plus durable sur le plan environnemental.

Les préoccupations de la Commission

La Commission avait de sérieuses préoccupations que l'opération envisagée n'entrave de manière significative l'exercice d'une concurrence effective dans deux domaines principaux: **i) les systèmes de signalisation**, qui jouent un rôle fondamental dans la sécurité des transports ferroviaires en prévenant les collisions, que ce soit sur les grandes lignes (trains) ou sur les lignes urbaines (métros); et **ii) les trains à très grande vitesse**, qui sont des trains atteignant une vitesse pouvant dépasser les 300 km par heure.

Plus précisément, l'enquête de la Commission a montré ce qui suit:

- Pour ce qui est des **systèmes de signalisation**, l'opération envisagée aurait éliminé un concurrent très puissant de plusieurs marchés de la signalisation pour grandes lignes et lignes urbaines.

o L'entité issue de la concentration serait devenue le leader incontesté sur plusieurs **marchés de la signalisation grandes lignes**, en particulier en ce qui concerne les systèmes de protection automatique des trains ETCS (comprenant à la fois les systèmes installés à bord des trains et ceux placés le long des voies) dans l'EEE et les systèmes d'enclenchement autonomes dans plusieurs États membres.

o En ce qui concerne la **signalisation pour lignes urbaines (métro)**, élément essentiel des systèmes de métro, l'entité issue de la concentration serait également devenue le leader du marché pour les systèmes de signalisation les plus récents de type «CBTC» (solution de contrôle des trains basée sur la communication).

- Pour le **matériel roulant à très grande vitesse**, l'opération envisagée aurait réduit le nombre de fournisseurs en supprimant l'un des deux principaux fabricants de ce type de trains dans l'EEE. L'entité issue de la concentration détiendrait des parts de marché très importantes tant au sein de l'EEE que sur un marché plus vaste comprenant aussi le reste du monde à l'exception de la Corée du Sud, du Japon et de la Chine (où le secteur n'est pas ouvert à la concurrence). L'entité issue de la concentration aurait réduit la concurrence de façon significative, ce qui aurait porté préjudice aux clients européens. Les parties n'ont avancé aucun argument étayé expliquant en quoi l'opération aurait généré des gains d'efficacité propres à la concentration.

Sur tous les marchés susmentionnés, la pression concurrentielle exercée par les autres concurrents n'aurait pas été suffisante pour assurer une concurrence effective.

Dans le cadre de son enquête, la Commission a également examiné attentivement l'environnement concurrentiel dans le reste du monde. En particulier, elle a analysé la concurrence qui pourrait être exercée à l'avenir au niveau mondial par les fournisseurs chinois en dehors de leur marché national:

- En ce qui concerne les systèmes de signalisation, l'enquête de la Commission a confirmé que les fournisseurs chinois ne sont pas présents dans l'EEE aujourd'hui, qu'ils n'ont à ce jour même pas tenté de participer à des appels d'offres et que, par conséquent, ils ne deviendront pas des fournisseurs crédibles pour les gestionnaires d'infrastructure européens avant très longtemps.

- En ce qui concerne les trains à très grande vitesse, la Commission estime qu'il est hautement improbable que l'entrée de la Chine sur le marché ne constitue une contrainte concurrentielle pour les parties à la concentration dans un avenir prévisible.

Mesures correctives proposées par les parties

Les mesures correctives proposées par les parties à la concentration **doivent répondre pleinement et durablement aux préoccupations concurrentielles de la Commission**. Lorsque des craintes sont suscitées par la disparition d'une concurrence directe entre les parties à la concentration, des mesures correctives prévoyant une cession structurelle sont généralement privilégiées par rapport aux autres types de mesures correctives. Elles permettent en effet de remplacer immédiatement, sur les marchés, la concurrence qui aurait disparu du fait de la concentration. Ces types de solutions structurelles ont été proposés par les parties et acceptés par la Commission dans des concentrations passées comme [l'acquisition, par BASF, de l'activité nylon de Solvay](#), [l'acquisition de Gemalto par Thales](#), [la concentration entre Linde et Praxair](#), [l'acquisition, par GE, des actifs de production et de transport d'électricité d'Alstom](#) ou [l'acquisition de Lafarge par Holcim](#).

Toutefois, en l'espèce, les mesures correctives proposées par les parties ne permettaient pas de répondre de manière satisfaisante aux préoccupations concurrentielles de la Commission. En particulier:

- en ce qui concerne les **systèmes de signalisation grandes lignes**, le remède proposé consistait en une combinaison complexe d'actifs de Siemens et d'Alstom, certains d'entre eux étant transférés en tout ou en partie, et d'autres cédés sous licence ou copiés. Certaines activités et sites de production auraient dû être scindés, le personnel étant transféré dans certains cas, mais pas dans d'autres. En outre, l'acheteur des actifs serait resté dépendant de l'entité issue de la concentration pour un certain nombre d'accords de licence et de service. En conséquence, la mesure corrective proposée ne consistait pas en une activité autonome et pérenne qu'un acheteur aurait pu utiliser pour concurrencer de manière effective et indépendante l'entreprise issue de la concentration;

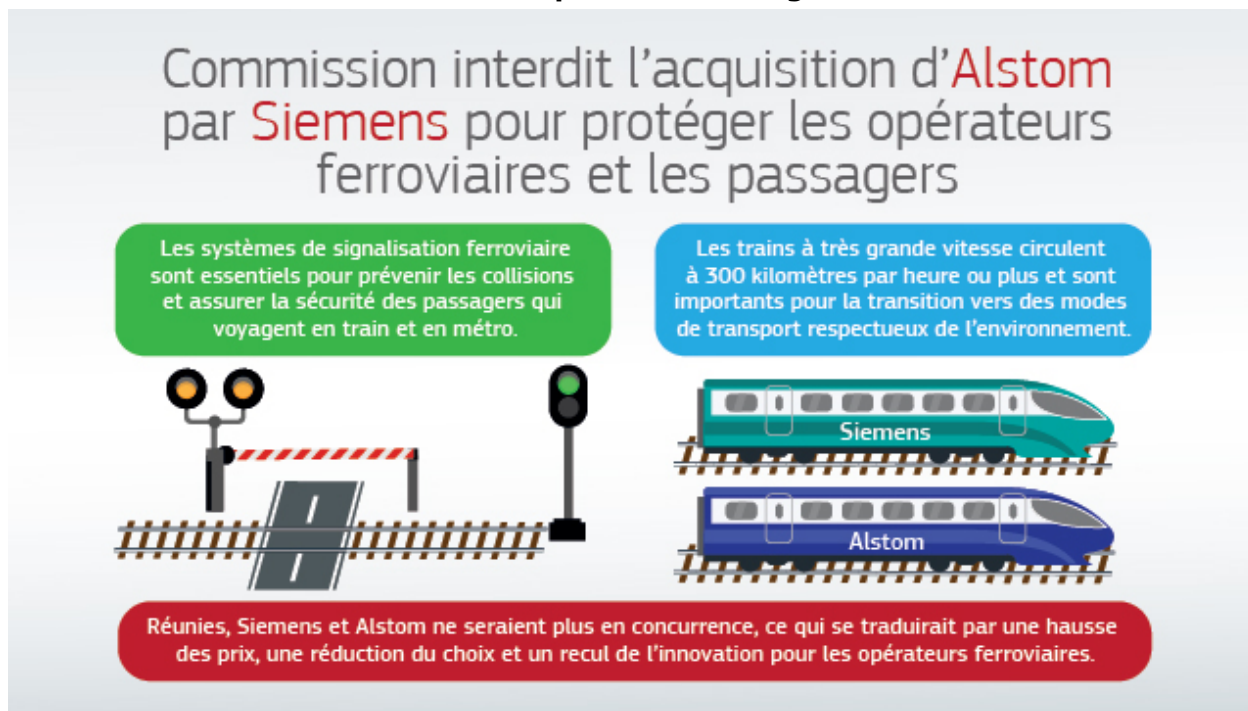
- en ce qui concerne le **matériel roulant à très grande vitesse**, les parties ont proposé de céder soit un train actuellement incapable de rouler à très grande vitesse (le Pendolino d'Alstom), soit une licence portant sur la technologie à très grande vitesse Velaro de Siemens. La licence était

soumise à de multiples conditions restrictives et exceptions, qui auraient, pour l'essentiel, fait obstacle au développement, par l'acheteur, d'un train à très grande vitesse concurrent, en le privant de la capacité et des incitations nécessaires pour ce faire.

La Commission a sollicité l'avis des participants au marché sur les mesures correctives proposées. Les retours ont été négatifs dans les deux domaines.

Cela a confirmé l'analyse de la Commission selon laquelle les mesures correctives proposées par Siemens ne suffisaient pas à remédier aux graves problèmes de concurrence et n'auraient pas suffi à prévenir une hausse des prix et une réduction du choix pour les opérateurs ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure.

Aussi la Commission a-t-elle **interdit l'opération envisagée**.



L'infographie en haute résolution est disponible [ici](#).

Les entreprises et les produits

Siemens est une société basée en Allemagne et présente dans le monde entier dans plusieurs domaines industriels, sa division Mobilité proposant un large éventail de matériel roulant, de solutions d'automatisation et de signalisation ferroviaires, de systèmes d'électrification ferroviaire, de technologies de trafic ferroviaire, de solutions informatiques ainsi que d'autres produits et services liés au transport de personnes et de marchandises par rail et par route.

Alstom est une société basée en France, présente dans le monde entier dans le secteur du transport ferroviaire, qui propose un large éventail de solutions de transport (des trains à grande vitesse aux métros, en passant par les trams et les bus électriques) et de services connexes (maintenance et modernisation), ainsi que des produits pour les solutions de signalisation, les passagers et les infrastructures, les systèmes d'électrification ferroviaire et la mobilité digitale.

Règles et procédures en matière de contrôle des concentrations

La Commission a pour mission d'apprécier les fusions et les acquisitions entre entreprises dont le chiffre d'affaires dépasse certains seuils (voir l'article 1er du [règlement sur les concentrations](#)) et d'empêcher les concentrations qui entraveraient de manière significative l'exercice d'une concurrence effective dans l'EEE ou une partie substantielle de celui-ci.

La grande majorité des concentrations notifiées ne posent pas de problème de concurrence et sont autorisées. À partir de la date de notification d'une opération, la Commission dispose en général d'un délai de 25 jours ouvrables pour décider d'autoriser cette opération (phase I) ou d'ouvrir une enquête approfondie (phase II).

Trois enquêtes de phase II sur des concentrations sont en cours: le projet d'[acquisition, par Vodafone, des activités de Liberty Global en Tchéquie, en Allemagne, en Hongrie et en Roumanie](#), le projet d'[acquisition de l'activité «compresseurs frigorifiques» de Whirlpool par Nidec](#) et le projet de création

d'une [entreprise commune par Tata Steel et ThyssenKrupp](#).

De plus amples informations seront disponibles sur le site web de la [DG Concurrence](#) de la Commission dans le [registre public des affaires de concurrence](#), sous le numéro [M.8677](#).

IP/19/881

Personnes de contact pour la presse:

[Ricardo CARDOSO](#) (+32 2 298 01 00)

[Maria TSONI](#) (+32 2 299 05 26)

Renseignements au public: [Europe Direct](#) par téléphone au [00 800 67 89 10 11](#) ou par [courriel](#)

Attachments

[Siemens Alstom fr.pdf](#)