Résumé de la décision de la Commission

du 4 octobre 2016

déclarant une concentration compatible avec le marché intérieur et avec le fonctionnement de l'accord EEE

(Affaire M.7801 — Wabtec/Faiveley Transport)

[notifiée sous le numéro C(2016) 6325]

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

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

(2018/C 113/07)

Le 4 octobre 2016, la Commission a adopté une décision dans une affaire de concentration en vertu du règlement (CE) nº 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises («le règlement CE sur les concentrations») [1], et notamment de son article 8, paragraphe 2. Une version non confidentielle du texte intégral de la décision en anglais, le cas échéant en version provisoire, figure sur le site web de la direction générale de la concurrence, à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. **LES PARTIES**

1. Westinghouse Air Brake Technologies Corporation («Wabtec») est une entreprise internationale établie aux États-Unis active dans la fabrication et la livraison d'équipement ferroviaire et dans la fourniture de services dans le secteur ferroviaire. Elle occupe la position de leader du marché sur le continent américain.

2. Faiveley Transport S.A. («Faiveley») est une entreprise établie en France active dans la fabrication et la livraison de systèmes intégrés et la fourniture de services au secteur ferroviaire. Elle concentre ses activités sur le marché européen.

3. Wabtec est dénommée ci-après la «partie notifiante», tandis que Wabtec et Faiveley sont dénommées collectivement les «parties».

II. **L'OPÉRATION**

4. L'opération consiste dans l'acquisition, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, par Wabtec du contrôle exclusif indirect de l'ensemble de Faiveley par achat d'actions (l'«opération»).

III. **DIMENSION EUROPÉENNE**

5. Les parties réalisent un chiffre d'affaires total sur le plan mondial supérieur à 2,5 milliards d'EUR [2] (Wabtec: 2,292 milliards d'EUR; Faiveley: 1,048 milliard d'EUR). Le chiffre d'affaires total réalisé par les entreprises concernées est supérieur à 100 millions d'EUR et le chiffre d'affaires total réalisé individuellement par chacune d'elles est supérieur à 25 millions d'EUR en Allemagne, en France, en Italie et au Royaume-Uni. Chacune des entreprises concernées réalise dans l'Union un chiffre d'affaires supérieur à 100 millions d'EUR (Wabtec: […] millions d'EUR; Faiveley: […] millions d'EUR), mais aucune des deux ne réalise plus des deux tiers de son chiffre d'affaires total dans un seul et même État membre.

6. La concentration revêt dès lors une dimension européenne au sens de l'article 1er, paragraphe 3, du règlement sur les concentrations.

IV. **PROCÉDURE**

7. Le 4 avril 2016, la Commission a reçu la notification de l'affaire.

8. Le 12 mai 2016, la Commission a adopté, en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations, une décision d'engager la procédure.

9. Le 17 juin 2016, la Commission a adopté, en vertu de l'article 10, paragraphe 3), du règlement sur les concentrations, une décision prolongeant de 20 jours le délai fixé pour l'adoption d'une décision finale, avec l'accord de la partie notifiante.

---

[1] JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

[2] Chiffre d'affaires calculé conformément à l'article 5 du règlement sur les concentrations et à la communication juridictionnelle codifiée de la Commission (JO C 95 du 16.4.2008, p. 1).

10. Le 8 juillet 2016, le délai prévu pour l'adoption d'une décision finale a été suspendu conformément à l'article 10, paragraphe 4, du règlement sur les concentrations et à l'article 9 du règlement (CE) nº 802/2004 de la Commission ([1]) concernant la mise en œuvre dudit règlement. La suspension a pris fin le 13 juillet 2016.

11. Le 25 juillet 2016, la partie notifiante a présenté des engagements à la Commission (les «premiers engagements»).

12. Le 25 juillet 2016, la Commission a lancé une consultation des acteurs du marché afin d'évaluer si les premiers engagements étaient de nature à remédier aux problèmes de concurrence qu'elle avait décelés.

13. Le 16 août 2016, la partie notifiante a présenté des engagements révisés à la Commission (les «engagements définitifs»).

V. **MARCHÉS DE PRODUITS EN CAUSE** ([2])

a. **Marché de l'équipement d'origine et marché indépendant de l'après-vente**

14. Dans l'industrie ferroviaire, le commerce se situe généralement à deux niveaux: i) les ventes aux équipementiers, y compris aux constructeurs de matériel roulant et aux fabricants de sous-systèmes, et ii) les ventes aux opérateurs ferroviaires sur le marché indépendant de l'après-vente.

15. Conformément aux conclusions auxquelles elle est parvenue dans une précédente affaire ([3]), la Commission a conclu que, puisque le marché indépendant de l'après-vente suit et reflète dans une large mesure la situation du marché de l'équipement d'origine, il convient d'évaluer les marchés des systèmes et sous-systèmes ferroviaires au niveau du marché de l'équipement d'origine. Toutefois, dans le cas des composants qui doivent être régulièrement remplacés pendant la durée de vie d'un train (par exemple, les matériaux de friction et les disques de frein), la Commission a procédé à une évaluation séparée au niveau du marché indépendant de l'après-vente.

b. **Systèmes de freinage à friction pneumatiques et leurs sous-systèmes**

16. Il existe différentes solutions techniques pour ralentir ou arrêter un train, comme les freins à friction, les freins magnétiques et les freins dynamiques. Seuls les freins à friction sont pertinents pour l'évaluation de l'opération.

17. Conformément aux conclusions auxquelles elle est parvenue dans une précédente affaire ([4]), la Commission a conclu que la fabrication et la fourniture d'un système complet de freinage à friction pour véhicules ferroviaires constitue un marché distinct (par opposition à d'autres types de freins) et qu'une distinction peut être établie entre les systèmes pneumatiques et hydrauliques.

18. La Commission a en outre conclu que le marché des systèmes complets de freinage à friction se prête à tout le moins à une distinction entre les systèmes («électropneumatiques») qui sont contrôlés par voie électronique et ceux qui ne le sont pas, et que la possibilité d'établir d'autres distinctions selon le type de matériel roulant en question (par exemple, trains à grande vitesse, trains régionaux, métros, etc.) ne peut pas être exclue. La Commission ne s'est toutefois pas prononcée sur cette question, étant donné que le résultat de l'appréciation de l'opération sous l'angle de la concurrence restait le même dans tous les cas de figure.

19. De plus, la Commission a conclu qu'il existe des marchés séparés pour les sous-systèmes de freinage à friction pneumatiques: i) freins de bogie, ii) commandes de freins et iii) unités de production d'air. La Commission a noté en outre que, pour les commandes de freins, des considérations comparables à celles formulées au sujet des systèmes complets de freinage à friction pneumatiques s'appliqueraient pour distinguer entre commandes de freins électroniques et non électroniques. Dans le cas des freins de bogie, les freins à disque ([5]) et les freins à sabot ([6]) constituent probablement des marchés séparés. La Commission ne s'est toutefois pas prononcée au sujet de la définition exacte du marché de produits étant donné que le résultat de l'appréciation de l'opération sous l'angle de la concurrence restait le même dans tous les cas de figure.

([1]) Règlement (CE) nº 802/2004 de la Commission du 7 avril 2004 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) nº 139/2004 du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (JO L 133 du 30.4.2004, p. 1).

([2]) En plus des marchés décrits dans la présente section, les activités des parties se chevauchent en ce qui concerne i) les portes de train, ii) les compteurs d'énergie et iii) les enregistreurs d'événements. Toutefois, les parts de marché cumulées des parties dans les domaines des portes de train et des compteurs d'énergie dans l'EEE resteront inférieures à 20 % et les marchés n'en seront donc pas affectés. En ce qui concerne les enregistreurs d'événements, la part de marché cumulée des parties atteindra [20-30] %, selon une délimitation du marché envisagée, mais l'augmentation de la part de marché restera de [0-5] points de pourcentage seulement. Par conséquent, ces marchés ne font pas l'objet d'un examen plus approfondi dans la présente note.

([3]) M.7538 — *Knorr-Bremse/Vossloh*, point 36.

([4]) M.7538 — *Knorr-Bremse/Vossloh*, point 48. La question a, en fin de compte, été laissée en suspens dans la décision.

([5]) Un frein à disque se compose d'un disque de frein et d'un étrier de frein, qui combine généralement un cylindre de frein, une timonerie et un régleur automatique de jeu. Un frein à disque cause l'action de freinage en pressant un matériau de friction (appelé «garniture de frein») contre le disque de frein qui est monté sur un essieu du bogie ou sur une roue.

([6]) Un frein à sabot se compose généralement d'un cylindre de frein, d'une timonerie, d'un régleur automatique de jeu et d'un support de sabot de frein. Un frein à sabot cause l'action de freinage en pressant un matériau de friction (appelé «sabot» ou «semelle» de frein) directement contre la surface de roulement de la roue.

c. **Pantographes et bandes de frottement**

20. Un pantographe est l'équipement utilisé pour transférer le courant électrique des lignes aériennes de contact (caténaires) à un véhicule ferroviaire ([1]). Au-dessus de l'archet est placée une bande de frottement qui assure le contact effectif avec la caténaire.

21. La Commission a conclu que le marché en cause devait consister en la fabrication et la fourniture de pantographes pour tous les types de matériel roulant, ou bien être segmenté en fonction du matériel roulant en question. L'enquête menée sur le marché semblait indiquer que les pantographes destinés aux trains à grande vitesse, en particulier, peuvent constituer un marché distinct (par opposition, par exemple, aux pantographes destinés aux trains de ligne et aux rames automotrices électriques des lignes régionales). La Commission ne s'est toutefois pas prononcée sur cette question, étant donné que le résultat de l'appréciation de l'opération sous l'angle de la concurrence restait le même dans tous les cas de figure.

22. En outre, la Commission a conclu qu'il existe un marché distinct pour les bandes de frottement.

d. **Matériaux de friction**

23. Les systèmes de freinage à friction font ralentir ou s'arrêter un train en convertissant l'énergie cinétique en chaleur. Les matériaux de friction en sont des éléments essentiels: pressés contre un disque de frein ou contre la table de roulement d'une roue, ils produisent la friction nécessaire à la conversion de la forme d'énergie.

24. Les matériaux de friction pour les applications ferroviaires se présentent principalement dans deux compositions différentes: les matériaux organiques et les matériaux frittés ([2]). Ils ont aussi deux formes principales: les garnitures pour freins à disque (pressées contre un disque de frein) et les sabots/semelles de freins à sabot (pressés directement contre la table de roulement d'une roue).

25. La Commission a conclu qu'il existe des marchés de produits séparés pour i) les garnitures organiques; ii) les garnitures frittées; iii) les semelles organiques; et iv) les semelles frittées. Chacun de ces marchés comporte aussi un segment «équipement d'origine» et un segment «marché indépendant de l'après-vente». La Commission ne s'est pas prononcée sur la nécessité de segmenter encore le marché des garnitures frittées pour distinguer les garnitures rigides et flexibles, ainsi que les palets et les plaquettes.

e. **Disques de frein**

26. Les disques de frein sont des composants d'un frein de bogie mécanique. Les garnitures de frein sont pressées contre les disques, transformant l'énergie cinétique en chaleur afin de ralentir ou d'arrêter le train.

27. La Commission a conclu que les disques de frein constituent un marché distinct. Ce marché comporte aussi un segment «équipement d'origine» et un segment «marché indépendant de l'après-vente».

VI. MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES EN CAUSE

28. La Commission a conclu que les marchés géographiques en cause pour tous les produits concernés par l'opération s'étendent à l'ensemble de l'EEE.

VII. APPRÉCIATION

a. **Entrave significative à l'exercice d'une concurrence effective**

29. La Commission est parvenue à la conclusion que l'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur

i) le marché indépendant de l'après-vente des garnitures de frein frittées

ii) le marché indépendant de l'après-vente des semelles de frein frittées

30. L'exercice d'une concurrence effective sur ces marchés serait entravé de manière significative par l'opération principalement pour les raisons suivantes.

31. Premièrement, les parts de marché cumulées des parties seraient considérables: [60-70] % pour les garnitures frittées, avec une augmentation de [10-20] points de pourcentage, et de [90-100] % pour les semelles, avec une augmentation de [0-5] points de pourcentage. Les concurrents restants seraient peu nombreux — en pratique, il ne resterait que Federal Mogul et Knorr-Bremse — et beaucoup plus petits. De surcroît, les ventes de Knorr-Bremse proviennent en partie des matériaux frittés achetés auprès de Wabtec.

([1]) Pour certaines applications, par exemple dans le cas des métros, des solutions techniques différentes comme des frotteurs au contact d'un troisième rail conducteur peuvent être utilisés. L'opération concerne uniquement les pantographes aériens.

([2]) Précédemment, la fonte était aussi largement utilisée mais elle est désormais remplacée par des matériaux organiques et frittés en raison, par exemple, de réglementations en matière d'émissions sonores.

32. Deuxièmement, les parties sont des concurrents proches. Elles sont souvent les fournisseurs agréés des mêmes parcs de matériel roulant et elles se livrent une concurrence acharnée pour de grands projets. Par exemple, les parties ont récemment présenté de nombreuses séries de prix de plus en plus bas en soumissionnant l'une contre l'autre dans le cadre d'un appel d'offres organisé par l'opérateur ferroviaire français SNCF pour la fourniture de garnitures de frein frittées destinées à son parc de TGV.

33. Troisièmement, les fournisseurs de matériaux de friction organiques n'exercent pas une pression considérable sur les fournisseurs de matériaux frittés. Le remplacement de matériaux de friction frittés par des matériaux organiques est rare et peu commode d'un point de vue technique.

34. Quatrièmement, les barrières à l'entrée sont élevées. La production de matériaux de friction frittés requiert des investissements importants et, comme ces produits sont des composants essentiels pour la sécurité des trains, ils sont soumis à des exigences réglementaires rigoureuses. L'arrivée de nouveaux concurrents après l'opération paraît improbable.

35. Cinquièmement, plusieurs acteurs du marché — dont des opérateurs ferroviaires, des constructeurs de matériel roulant, des concurrents actifs dans le segment des matériaux de friction et un concurrent qui produit des systèmes de freinage — ont exprimé leurs préoccupations. Ils ont fait valoir que l'opération entraînerait une réduction de la concurrence et une hausse des prix sur ces marchés.

b. **Pas d'entrave significative à l'exercice d'une concurrence effective**

Systèmes complets de freinage à friction

36. Les activités des parties dans le domaine des systèmes complets de freinage à friction ne se chevauchent que si l'appréciation envisage le segment potentiel des wagons de marchandises/systèmes de freinage à friction (non électro)pneumatiques. Or, la part de marché cumulée reste inférieure à 20 % et les marchés ne seraient donc pas affectés.

37. Pour ce qui est des applications destinées au transport de voyageurs, la demande dans l'EEE porte sur des systèmes de freinage électropneumatiques qui sont devenus une norme de fait dans tous les projets de matériel roulant destiné au transport des voyageurs. Les activités des parties ne se chevauchent pas en ce qui concerne ces systèmes de freinage dans l'EEE, étant donné que Wabtec ne dispose pas du type de commande de freins électronique requis dans l'EEE et ne peut donc pas en proposer ([1]).

38. À l'issue de la première phase de son enquête, la Commission était néanmoins préoccupée par le fait que Wabtec aurait pu être un entrant potentiel sur le marché des systèmes complets de freinage à friction (électro)pneumatiques, où Knorr-Bremse occupe aujourd'hui une position clairement dominante (au moins [70-80] % de part de marché), avec Faiveley pour unique concurrent. Wabtec avait mis au point deux systèmes de commande de freins électroniques, […] et […], et certains éléments indiquaient que l'entreprise comptait les lancer dans l'EEE. Toutefois, après la deuxième phase de l'enquête, la Commission a conclu que ses préoccupations n'étaient pas entièrement fondées et que le risque d'entrave significative à l'exercice d'une concurrence effective ne pouvait être démontré à suffisance de droit. Les principales raisons en étaient les suivantes.

39. Premièrement, le produit […] de Wabtec ne conviendrait pas pour l'EEE sur les plans technique et commercial. Le produit avait été mis au point dans le cadre d'un projet mené aux États-Unis, sans tenir compte des exigences techniques du marché de l'EEE, et il était aussi trop […] par rapport aux produits des concurrents. Des documents internes de Wabtec montraient en outre que l'entreprise ne croyait pas dans son produit.

40. Deuxièmement, si le produit […] a de meilleures chances de faire jeu égal, d'un point de vue technique et commercial, avec les produits actuellement vendus par la concurrence dans l'EEE, il n'en est qu'aux premiers stades de développement et son achèvement demandera encore des efforts de conception considérables.

41. Troisièmement, contrairement à ce que la Commission a conclu lors de la première phase de son enquête, l'innovation technique sur le marché est dynamique et n'est pas seulement marginale. Au cours de la deuxième phase de l'enquête, Faiveley a fait part à la Commission de son intention de lancer un nouveau produit de commande de freins en 2016. Le produit est beaucoup plus avancé, techniquement et commercialement, que ceux dont dispose Faiveley actuellement. La Commission a conclu qu'il n'en serait que plus difficile pour Wabtec d'accéder au marché, puisqu'il lui faudrait non seulement atteindre le niveau des produits actuellement vendus, mais aussi rivaliser avec les innovations des concurrents existants. Il apparaissait, par exemple, que le produit […] serait probablement dépassé et nécessiterait de nouveaux efforts de conception importants, rendant son lancement plus incertain et en tout cas plus tardif que prévu.

([1]) Wabtec vend des commandes de freins électroniques en dehors de l'EEE, par exemple aux États-Unis. Toutefois, les exigences réglementaires et les attentes de la clientèle sont très différentes et plus strictes dans l'EEE.

42. Quatrièmement, les fournisseurs de sous-systèmes exercent une pression concurrentielle. Bien qu'ils ne soient pas en mesure de proposer des systèmes complets de freinage à friction, bon nombre de constructeurs de matériel roulant sont capables d'intégrer des sous-systèmes dans leurs systèmes complets de freinage à friction et se sont déjà servis de cet argument dans le cadre de négociations passées.

43. Cinquièmement, si certains acteurs du marché ont exprimé des préoccupations au sujet des systèmes complets de freinage à friction, d'autres considéraient plutôt que l'opération pourrait avoir des effets positifs en permettant à Faiveley d'opposer une concurrence plus forte à Knorr-Bremse, qui domine clairement le marché.

Sous-systèmes de freinage à friction

44. La Commission a conclu que l'opération ne poserait pas de problème de concurrence en ce qui concerne les sous-systèmes de freinage à friction.

45. Pour ce qui est des freins de bogie mécaniques, les activités des parties se chevauchent dans le domaine de la fourniture de freins à disque, où elles réalisent une part de marché cumulée d'environ [30-40] %. Toutefois, la position des autres concurrents principaux, Knorr-Bremse et Dako, reste forte. Une majorité des constructeurs de matériel roulant considéraient aussi qu'ils auraient d'autres solutions adéquates même après l'opération.

46. Quant aux commandes de freins, la Commission a conclu que les considérations valables dans le cas des systèmes complets de freinage à friction (électro)pneumatiques s'appliquaient également à leur propos.

47. Concernant les unités de production d'air, les activités des parties ne se chevauchent pas dans l'EEE, puisque Wabtec ne propose pas actuellement de tels systèmes. La Commission n'a pas trouvé d'éléments indiquant une arrivée possible de Wabtec sur ce marché.

Pantographes et bandes de frottement

48. Les parts de marché cumulées des parties pour les pantographes atteignent [30-40] %, si tous les types de matériel roulant sont envisagés ensemble. Dans certains sous-segments potentiels, leur part de marché pourrait être plus grande, par exemple [40-50] % dans le cas des trains à grande vitesse et [60-70] % dans celui des locomotives. Néanmoins, la Commission a conclu que l'opération ne pose pas de problème de concurrence en ce qui concerne les pantographes, principalement pour les raisons suivantes.

49. Premièrement, la Commission a conclu que les parts de marché à elles seules ne permettent pas de décrire complètement les positions des acteurs sur le marché. Cela tient, par exemple, au faible nombre d'appels d'offres par an (en particulier pour les trains à grande vitesse) et à la volatilité qui en résulte pour les parts de marché. De plus, dans une large mesure, le volume des ventes et donc les parts de marché ne dépendent pas du fabricant du pantographe, mais plutôt du succès de la plateforme (trains normalisés vendus en série, comme c'est typiquement le cas pour les locomotives) sur laquelle sont installés les pantographes.

50. Deuxièmement, les parties ne semblent pas être des concurrents très proches et ne participent pas aux mêmes appels d'offres, le plus souvent. Elles paraissent spécialisées dans des pantographes destinés à des types différents de matériel roulant, Faiveley concentrant ses efforts sur la grande vitesse, tandis que Wabtec occupe une position plus forte dans le segment des trains grandes lignes.

51. Troisièmement, il restera un certain nombre de concurrents (comme Schunk, Contact, Richard, EC Engineering et Sécheron). Même les concurrents plus petits semblent avoir la volonté et la capacité de développer encore leurs produits et donc de renforcer leur présence dans l'ensemble des différents segments potentiels.

52. Quatrièmement, les constructeurs de matériel roulant paraissent jouer un rôle important en ce qui concerne les pantographes. Ils ont collaboré par le passé avec des fournisseurs de pantographes pour mettre au point des pantographes destinés à de nouveaux trains et bon nombre d'entre eux ont indiqué qu'ils pourraient se lancer dans une production interne ou au besoin encourager des fournisseurs. D'une manière générale, les constructeurs de matériel roulant semblent disposer d'un certain pouvoir d'achat.

53. Enfin, la Commission note qu'il n'y aurait pas de chevauchements horizontaux en ce qui concerne les bandes de frottement, puisque Faiveley n'en produit pas. La Commission a en outre conclu que l'opération envisagée ne donnerait pas lieu à des problèmes de concurrence verticaux. Les raisons en sont principalement que i) la part de Wabtec sur le marché des bandes de frottement reste faible, à moins de [10-20] %, ce qui indique une absence de capacité de verrouillage du marché des intrants, et ii) les achats des parties auprès de Wabtec représentent déjà [50-60] % de leur demande de bandes de frottement. Un certain nombre de fournisseurs importants resteraient sur le marché, notamment Schunk, ainsi que plusieurs fournisseurs indépendants qui ne produisent pas eux-mêmes de pantographes (comme Morgan et Mersen).

Liens verticaux créés par l'opération sur le marché des matériaux de friction

54. L'opération crée des liens verticaux entre i) la fourniture en amont de matériaux de friction (sur le marché de l'équipement d'origine) et ii) la fourniture en aval de systèmes de freinage (ainsi que de freins de bogie). Pour les raisons qui suivent, la Commission a conclu que ces liens verticaux n'engendrent pas d'entrave significative à l'exercice d'une concurrence effective.

55. En ce qui concerne le verrouillage du marché des intrants, la Commission a conclu que l'entité issue de la concentration n'aurait ni la capacité ni l'incitation nécessaires pour fermer l'accès du marché et qu'un verrouillage du marché des intrants n'aurait probablement pas d'effet préjudiciable significatif sur la concurrence en aval.

56. En particulier, l'entité issue de la concentration ne serait pas capable d'évincer ses concurrents du marché en aval puisque le principal concurrent — et le seul qui soit concerné par un verrouillage éventuel du marché — Knorr Bremse dispose d'une capacité de production de matériaux de friction (grâce à sa coentreprise ICER) et pourrait augmenter sa production. La Commission a aussi noté que Knorr-Bremse a passé avec Wabtec un accord aux termes duquel […], ce qui laisse à Knorr-Bremse du temps pour développer sa propre production.

57. La Commission a en outre conclu que l'entité issue de la concentration n'aurait pas intérêt à verrouiller le marché des intrants, car elle ne serait probablement pas capable d'accroître suffisamment ses ventes en aval pour compenser la perte de bénéfices en amont.

58. Enfin, les engagements définitifs — destinés à dissiper les préoccupations concernant des problèmes de concurrence horizontaux pour les matériaux de friction frittés — procureraient aussi aux concurrents en aval une autre source potentielle d'approvisionnement.

59. Quant au verrouillage de la clientèle, qui concernerait principalement les matériaux de friction organiques, la Commission a conclu que l'entité issue de la concentration n'aurait ni la capacité ni l'incitation nécessaires pour fermer l'accès et qu'un verrouillage de la clientèle n'aurait probablement pas d'effet préjudiciable significatif sur la concurrence en aval.

60. En particulier, l'entité issue de la concentration n'aurait pas la capacité de s'engager dans une stratégie de verrouillage de la clientèle, car les parties ne sont pas les clients les plus importants des fournisseurs de matériaux de friction sur le marché de l'équipement d'origine (le principal client étant, dans l'ensemble, Knorr-Bremse, qui représente environ [70-80] % du marché en aval). De plus, jusqu'à 95 % des matériaux de friction sont vendus sur le marché indépendant de l'après-vente et non sur le marché de l'équipement d'origine. Étant donné que le marché indépendant de l'après-vente ne paraît pas être totalement dépendant des ventes sur le marché de l'équipement d'origine, les fournisseurs de l'entité issue de la concentration, comme Federal Mogul, pourraient continuer à vendre leurs produits sur le marché indépendant de l'après-vente, qui représente une majorité écrasante du marché total. Pour les matériaux organiques, le dédoublement des sources d'approvisionnement est aussi une pratique plus courante et plus aisée que dans le cas des matériaux frittés. Les clients pourraient donc contrer toute stratégie de verrouillage en diversifiant leurs sources d'approvisionnement.

61. La Commission a en outre conclu que l'entité issue de la concentration n'aurait pas intérêt à s'engager dans une stratégie de verrouillage de la clientèle, car elle ne serait probablement pas en mesure de tirer des bénéfices considérables d'un tel comportement sur le marché en amont (du fait de la position forte de Federal Mogul et de la présence d'autres fournisseurs de matériaux de friction organiques) ou sur les marchés en aval (du fait, notamment, de la position forte de Knorr-Bremse).

Disques de frein

62. Les activités des parties se chevauchent pour la fourniture de disques de frein sur le marché indépendant de l'après-vente dans l'EEE. Néanmoins, la Commission a conclu que ce chevauchement ne crée pas d'entrave significative à l'exercice d'une concurrence effective.

63. En particulier, la part de marché cumulée des parties reste modeste ([30-40] %) et plusieurs autres concurrents, comme Ibre et Kovis, resteront sur le marché. Dans leur majorité, les opérateurs ferroviaires ont aussi indiqué qu'ils pourraient encore s'adresser à d'autres fournisseurs adéquats après l'opération.

VIII. **ENGAGEMENTS**

a. **Description des engagements définitifs**

64. Afin de répondre aux préoccupations susmentionnées concernant la concurrence sur les marchés des garnitures frittées et semelles/sabots de freins à friction dans l'EEE, la partie notifiante a présenté des engagements définitifs le 16 août 2016. Ces engagements comprenaient des modifications visant à tenir compte des résultats de la consultation des acteurs du marché menée par la Commission au sujet des premiers engagements.

65. Dans ses engagements définitifs, la partie notifiante propose de céder la totalité des activités de Faiveley dans le segment des matériaux de friction, Faiveley Transport Gennevilliers («FTG»), à un acquéreur approprié (l'«activité cédée»). FTG est l'entreprise précédemment dénommée Carbone Lorraine, acquise par Faiveley en 2008.

66. L'activité cédée comprendra tous les actifs corporels et incorporels de FTG et l'ensemble de son personnel. Les relations de vente qui passent actuellement par l'intermédiaire d'autres filiales de Faiveley seront transférées à FTG, et l'entité issue de la concentration adressera à l'activité cédée, pendant une période transitoire, les demandes de clients portant sur les matériaux de friction qui sont actuellement produits par FTG. L'entité issue de la concentration sous-traitera aussi à l'activité cédée une partie du volume des fournitures de garnitures de frein de TGV que Wabtec livre à la SNCF, depuis un appel d'offres récemment remporté contre Faiveley (sous réserve de l'accord de la SNCF).

67. La partie notifiante s'engage en outre à garantir que: i) l'acquéreur pourra, s'il le souhaite, racheter la dette intragroupe de FTG à un prix maximal déterminé; ii) l'accord de vente et d'achat comprendra un mécanisme incitatif destiné à encourager l'acquéreur à investir dans l'activité cédée; et iii) l'acquéreur aura la capacité de vendre ses produits sur le marché international à des clients du secteur ferroviaire.

b. **Appréciation des engagements définitifs**

68. La Commission a conclu que les engagements définitifs sont de nature à éliminer les problèmes de concurrence qu'elle avait décelés. En particulier, les engagements supprimeront tout chevauchement entre les activités des parties dans la fourniture de garnitures et semelles/sabots de freins frittés.

69. Les engagements définitifs comprennent des mesures adéquates pour tenir compte des réponses reçues dans le cadre de la consultation des acteurs du marché au sujet des premiers engagements. Notamment, des mesures sont prévues afin i) de renforcer la structure du capital de l'activité cédée en transférant à l'acquéreur, à des conditions avantageuses, l'ensemble de la dette intragroupe actuellement due par FTG à Faiveley, ii) d'inciter correctement l'acquéreur à investir dans l'activité cédée, et iii) d'exiger que l'activité cédée soit reprise par un acquéreur qui disposera d'un accès adéquat à une clientèle internationale dans le secteur ferroviaire.

70. Enfin, la Commission a noté que l'activité cédée avait été un concurrent viable sur le marché des matériaux de friction frittés avant son intégration verticale avec Faiveley. Par conséquent, la Commission a considéré que l'activité cédée peut être une entreprise indépendante viable sans être verticalement intégrée et qu'elle continuera à exercer le même niveau de pression concurrentielle sur le marché des matériaux de friction frittés après l'opération.

71. Dans son projet de décision, la Commission est donc parvenue à la conclusion que l'opération, telle que modifiée par les engagements finals soumis par la partie notifiante, ne créerait pas d'entrave significative à l'exercice d'une concurrence effective en ce qui concerne la production et la fourniture de garnitures ou semelles/sabots de freins frittés.

IX. **CONCLUSION ET PROPOSITION**

72. La Commission conclut dans son projet de décision que, sous réserve du respect inconditionnel des engagements définitifs, la concentration envisagée ne soulèverait pas de problèmes de concurrence susceptibles d'entraver de manière significative la concurrence effective au sein du marché intérieur ou dans une partie substantielle de celui-ci. Par conséquent, il y a lieu de déclarer l'opération de concentration compatible avec le marché intérieur et avec l'accord EEE, conformément à l'article 2, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations, ainsi qu'à l'article 57 de l'accord EEE.