

C2007-177 / Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'emploi du 11 février 2008, aux conseils de la société CIE Automotive S.A., relative à une concentration dans le secteur des composants pour l'industrie automobile.

NOR : ECEC0806532S

Maîtres,

Par dépôt d'un dossier déclaré complet le 14 janvier 2008, vous avez notifié l'acquisition de certains actifs de la société Lajous Industries S.A.S. par CIE Automotive S.A., dans le cadre de la procédure de liquidation judiciaire ouverte par un jugement du tribunal de commerce de Nanterre en date du 6 septembre 2007. Votre offre de reprise a été acceptée par un jugement rendu le 15 novembre 2007. En omettant de notifier l'offre de reprise préalablement à la décision du tribunal, vous avez méconnu les dispositions de l'article L 430-3 du Code de commerce. La délivrance de la présente autorisation est donc sans préjudice de l'application ultérieure de l'article L.430-8 du code de commerce.

1. LES ENTREPRISES CONCERNÉES ET L'OPÉRATION

CIE Automotive est un groupe équipementier automobile qui fournit des composants et des sous-ensembles pour la fabrication de fonctions complètes¹ principalement à d'autres équipementiers automobiles et accessoirement aux constructeurs automobiles. CIE Automotive est une holding contrôlant six sociétés opérationnelles*. En 2006, le groupe CIE Automotive a réalisé un chiffre d'affaires total mondial hors taxes de [...] millions d'euros**, dont environ [> 50] millions d'euros en France.

Lajous Industries est une des sociétés opérationnelles du groupe Euralcom. Elle est spécialisée dans le développement et la production de composants à destination d'autres équipementiers automobiles et de constructeurs automobiles. Son activité principale est la production de rampes communes à destination des systèmes d'injection (« common rail »). En 2006, Lajous Industries a réalisé un chiffre d'affaires total mondial hors taxes d'environ 82 millions d'euros**, dont environ [> 50] millions d'euros en France.

L'opération notifiée consiste en la reprise par CIE Compiègne, filiale à 100% de CIE Automotive à laquelle elle va se substituer, de l'ensemble des actifs corporels et incorporels de Lajous Industries.

La présente opération constitue donc une concentration au sens de l'article L.430-1 du Code de commerce. Compte tenu des chiffres d'affaires des entreprises concernées, elle ne revêt pas une dimension communautaire et est soumise aux dispositions des articles L.430-3 et suivants du Code de commerce relatifs à la concentration économique.

¹ Telles que, par exemple, la direction, la transmission ou le système de la boîte de vitesse.

* erreur matérielle : lire : « CIE Automotive est une société holding contrôlant six sociétés qui elles-mêmes contrôlent les sociétés opérationnelles du groupe » au lieu de « CIE Automotive est une holding contrôlant six sociétés opérationnelles ».

** cumul > 150 millions d'euros.

2. LES MARCHÉS CONCERNÉS

2.1. Les marchés de produit

D'une manière générale, la pratique décisionnelles constante des autorités de concurrence, tant communautaire que nationale, estime que la fabrication de chaque pièce automobile peut constituer un marché distinct compte tenu de l'absence de substituabilité entre elles, tant du point de vue de l'offre que de la demande².

En outre, au sein de chaque marché de pièce fabriquée, deux segmentations peuvent être alternativement envisagées. Premièrement, une segmentation fondée sur la technologie utilisée ou le stade du processus de fabrication, par exemple pièces embouties, d'une part, et pièces profilées et cintrées d'autre part³. Deuxièmement une segmentation par type de pièces en identifiant par exemple : quatre marchés distincts des systèmes d'échappement et de contrôle des gaz d'émission, des systèmes de suspension, des filtres à air et à huile et des vérins de coffre⁴ ; un marché des pare-chocs⁵ ; trois marchés distincts des planches de bord, des pare-chocs et des panneaux de portes⁶.

En tout état de cause, la question de la délimitation précise des marchés peut être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées.

Les parties à l'opération sont toutes deux actives dans le secteur de la fabrication de composants à destination de l'industrie automobile.

2.2. Les marchés géographiques

La pratique décisionnelle constante des autorités de concurrence, tant française⁷ que communautaire, considère que les marchés de la fabrication de composants à destination de l'industrie automobile sont de dimension au moins communautaire. En effet, tant les acheteurs (en particulier les grands constructeurs automobiles) que les fabricants de composants exercent leurs activités au niveau européen. En outre, il n'existe pas de standards techniques ou de barrières réglementaires qui limiteraient les échanges de ces produits au sein de l'Union européenne.

La présente instruction n'a pas conduit à remettre en cause une telle approche. En conséquence, pour les besoins de la présente analyse, l'impact de l'opération sera examiné sur des marchés européens des pièces automobiles.

3. L'ANALYSE CONCURRENTIELLE

La technologie « *common rail* » est le dernier stade d'évolution du procédé d'injection directe à haute pression du carburant utilisé pour les moteurs diesel. Ce procédé consiste en une injection directe du carburant dans les cylindres. Un module de *common rail* complet se compose principalement : i) d'une pompe à carburant à haute pression, ii) d'une rampe commune (le *common*

² Voir la lettre C2006-122 du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 16 novembre 2006 aux conseils de la société ASAHI TEC, relative à une concentration dans le secteur de la fabrication d'équipements automobiles, publiée au BOCCRF n°1 bis du 25 janvier 2007.

³ Voir la lettre C2006-29 du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 4 avril 2006 aux conseils de la société Wagon, relative à une concentration dans le secteur de la fabrication d'équipements automobiles, publiée au BOCCRF n°7 bis du 15 septembre 2006.

⁴ Voir la lettre C2006-121 du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 16 novembre 2006 aux conseils de la société AIAC, publiée au BOCCRF n°1 bis du 25 janvier 2007

⁵ Voir la lettre C2006-149 du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie en date du 18 avril 2007 aux conseils de la société Faurecia, publiée au BOCCRF n°6 bis du 28 juin 2007.

⁶ Affaire COMP/M.2241 Peugeot/Sommer Allibert, décision de la Commission européenne du 20 décembre 2000.

⁷ Cf. décision ASAHI TEC/Metaldyne précitée.

rail proprement dit), iii) d'injecteurs et iv) de l'ensemble des autres composants permettant l'interconnexion des trois composants principaux.

En l'espèce, l'activité principale de Lajous Industries consiste en la fabrication de rampes communes pour ces systèmes d'injection. Elle exerce également toutefois des activités annexes (production de supports du moteur, de supports des suspensions, de collecteurs d'admission et d'échappement, de boîtiers de boîtes de vitesse et de supports de vilebrequin). Néanmoins, CIE Automotive a indiqué qu'il mettra fin à l'ensemble de ces activités dans un délai de quatre mois maximum⁸. Compte tenu de cet élément et des chiffres d'affaires négligeables que génèrent ces activités, l'instruction s'est concentrée sur l'activité principale de Lajous Industries qui fait donc l'objet de la présente définition de marché.

CIE Automotive fabrique certains composants de pompes à haute pression, à l'exclusion de tout autre composant du module *common rail* complet.

Quelque soient les délimitations de marché, même les plus fines, il n'y aurait aucun marché affecté par l'opération, les sociétés Lajous Industries et CIE Automotive ne fabriquant pas les mêmes pièces. En effet, à l'issue de l'opération la production de Lajous ne concernera que la fabrication de rampes communes pour système d'injection, marché sur lequel CIE Automotive n'est pas active.

D'un point de vue congloméral, l'opération ne saurait porter atteinte à la concurrence compte tenu de la faible position des parties sur chacune des pièces qu'elles fabriquent. En effet, sur le marché des rampes communes, Lajous Industries a une part de marché d'environ [20-30]% au maximum et est confrontée à la concurrence de la société Rege ([40-50]%) et de Robert Bosch ([10-20]%). Sur le segment des composants de pompes à carburant à haute pression, CIE Automotive a quant à elle une position estimée à environ [0-10]% et est confrontée à la concurrence de Delphi ([10-20]%) et SAB et Autocam ([0-10]%).

En conclusion, il ressort de l'instruction du dossier que l'opération notifiée n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence. Je vous informe donc que j'autorise cette opération.

Je vous prie d'agréer, Maîtres, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Ministre de l'Économie, des Finances
et de l'Emploi et par délégation,
Le Chef de Service
de la Régulation et de la Sécurité,
FRANCIS AMAND

NOTA : Des informations relatives au secret des affaires ont été occultées à la demande des parties notifiantes, et la part de marché exacte remplacée par une fourchette plus générale. Ces informations relèvent du « secret des affaires », en application de l'article R. 430-7 fixant les conditions d'application du livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence.

⁸ Exceptions faites de quelques références de faibles volumes qui seront maintenues le temps que les clients concernés par ces références trouvent un nouveau fournisseur.