

***Cas n° COMP/M.3622 -
VALEO / ENGEL***

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: 09/02/2005

***En support électronique sur le site Internet EUR-Lex sous le
numéro de document 32005M3622***



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 09/02/2005

SG-Greffe(2005) D/200595

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.3622 – VALEO / ENGEL

Votre notification du 10 janvier 2005 conformément à l'article 4 du règlement du Conseil n° 139/2004.

1. Le 10 janvier 2005, la Commission a reçu notification d'un projet de concentration au titre de l'article 4 du règlement du Conseil n° 139/2004¹ par lequel l'entreprise Valeo SA (« Valeo », France) acquiert le contrôle exclusif, au sens de l'article 3(1)(b) du règlement du Conseil précité, de l'entreprise Engel Equipment SAS (« Engel », France, filiale de Johnson Controls, USA) par achat d'actions.

I. LES PARTIES

2. Le groupe **Valeo** est un groupe industriel français entièrement dédié à la conception, la fabrication et la vente de composants, de systèmes et de modules pour véhicules (automobiles, poids lourds et véhicules agricoles) à destination des constructeurs (première monte) et des distributeurs indépendants de pièces détachées (deuxième monte).
3. **Engel**, spécialement constituée pour l'opération, est une filiale de Johnson Controls Automotive Electronics SAS (JACE), elle-même filiale du groupe américain Johnson Controls.

II. L'OPERATION

¹ JO L 24, 29.1.2004

4. Préalablement à l'opération, JACE aura transféré à Engel l'ensemble de ces actifs relatifs à l'« électronique moteur » comprenant la conception, le développement, la commercialisation, la fabrication et la vente, en France et à l'étranger, de systèmes et de composants de contrôle moteur et de systèmes d'électronique de puissance.

III. LA CONCENTRATION

5. A l'issue de l'opération, Valeo acquiert l'ensemble des actions de la société Engel et prend ainsi le contrôle exclusif de cette dernière.

IV. DIMENSION COMMUNAUTAIRE

6. Les entreprises concernées réalisent un chiffre d'affaires total sur le plan mondial de plus de 5 000 millions d'euros². Chacune d'entre elles réalise un chiffre d'affaires dans la Communauté de plus de 250 millions d'euros, sans qu'aucune 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

Définition des marchés de produits

7. Le secteur économique concerné par l'opération de concentration est celui des capteurs, et plus précisément celui des capteurs de vitesse que les parties considèrent comme le seul marché pertinent en l'espèce, sans qu'il soit besoin de le segmenter, pour des motifs de parfaite substituabilité de l'offre (la technologie utilisée, les outils de production, les compétences techniques, et les coûts de fabrication sont similaires).
8. La Commission a par le passé distingué des marchés de produit en fonction des différentes applications des capteurs pour automobile, notamment des capteurs de température, de pression ou de niveau. Les capteurs destinés à des mesures de vitesse ont également donné lieu à une pratique décisionnelle impliquant différents segments³.
9. Dans la lignée de cette pratique décisionnelle, les parties ont opéré une distinction selon les capteurs de vitesse véhicule d'une part et les capteurs de vitesse moteur d'autre part.
10. Au sein des capteurs de vitesse véhicules, la vitesse du véhicule est mesurée soit par un capteur boîte de vitesse (placé sur l'arbre de sortie de la boîte de vitesse lorsque le véhicule n'est pas équipé du système ABS), soit par un capteur ABS (placé sur les quatre roues du véhicule équipé du système ABS). Valeo et Engel ne sont présentes que sur le sous segment des capteurs boîte de vitesse.

² 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). Dans la mesure où ces données concernent des chiffres d'affaires relatifs à une période antérieure au 1.1.1999, elles sont calculées sur la base des taux de change moyens de l'écu et traduit en euros sur la base d'un pour un.

³ Cf. COMP/M.2036 VALEO/LABINAL du 4 août 2000.

11. Dans sa décision précitée, la Commission était allée jusqu'au distinguo capteur ABS/capteur boîte de vitesse. L'enquête de marché n'a pas contredit cette distinction. Ainsi, d'un point de vue technique, le capteur ABS donne l'information de la vitesse de rotation des roues alors que le capteur boîte de vitesse donne l'information de la vitesse de rotation de l'arbre du moteur. L'application capteur ABS permet un degré de précision plus important. Des spécifications de durabilité propres à chaque capteur en fonction de son environnement (boîte de vitesse ou châssis) peuvent conduire à des écarts économiques entre les deux produits : le prix d'un capteur ABS est d'environ 4€, celui d'un capteur boîte de vitesse varie de 2 à 10€. Il apparaît que les produits sont vendus à des départements Achat différents selon le type de capteur. Enfin, on constate que certains acteurs industriels ne sont pas présents sur les deux marchés à la fois.
12. Toutefois, pour un certain nombre d'acteurs du secteur, les différences de composants utilisés, de procédés mis en oeuvre, de savoir-faire nécessaire à la fabrication, du coût de fabrication et des prix de vente ne sont pas suffisantes pour justifier une telle segmentation. Il apparaît qu'un seul et même marché serait plus représentatif d'une situation de concurrence caractérisée par la présence des deux produits dont l'un, le capteur boîte de vitesse, serait en voie de marginalisation (cf. infra). Aux fins de la présente décision, il sera par conséquent considéré successivement les deux hypothèses de définition de marché sans que les conclusions de l'analyse concurrentielle s'en trouvent modifiées.
13. Au sein des capteurs de vitesse moteurs, la vitesse et la position des pièces en rotation du moteur sont mesurées⁴ soit par un capteur régime moteur (placé sur vilebrequin et équipé d'une bobine, appelé aussi capteur « passif »), soit par un capteur de phase (placé sur l'arbre à cames et équipé d'une sonde de Hall ou d'une magnétorésistance, appelé aussi capteur « actif »). Valeo et Engel ne sont présentes que sur ce dernier segment. La définition de marché sera sur ce point également laissée ouverte, l'analyse concurrentielle demeurant inchangée même dans l'hypothèse la plus étroite.
14. Les parties reprennent également la distinction selon le type de réseau au travers duquel sont vendus les composants pour automobile : la vente aux constructeurs et leurs concessionnaires (réseau de première monte ou « Original equipment manufacturer » OEM et « Original equipment services » OES) d'un côté et la vente aux distributeurs indépendants de pièces détachées (réseau de seconde monte ou « Independent after market » IAM) de l'autre. Compte tenu du niveau des montants de chiffre d'affaires générés par le réseau IAM et compte tenu du fait que les parties ne sont présentes que sur le réseau OEM/OES, seul ce dernier réseau sera considéré dans la présente décision.

Définition du marché géographique

⁴ La mesure permet au calculateur de déterminer la position des pistons afin d'injecter le carburant dans le bon cylindre.

15. En matière de composants automobiles, le marché est de dimension européenne. S'agissant plus spécialement des capteurs de vitesse, les prix sont relativement identiques et les coûts de transport faibles dans les différents Etats membres, ce qui permet des échanges intracommunautaires importants.

Analyse

16. Il convient tout d'abord de noter que, en raison du caractère peu transparent du marché, les chiffres communiqués dans la notification constituaient des estimations des parties, qui ont sous-estimé la position de certains de leurs concurrents.
17. Sur un marché européen OEM/OES des capteurs de vitesse, la part de marché en valeur de la nouvelle entité devrait représenter selon les parties [10-15]% ([10-15]% Valeo et [0-5]% Engel en 2003). Les principaux concurrents des parties sont Bosch ([20-25]%), Siemens ([15-20]%), Continental TEVES ([10-15]%) et Electrifiil ([10-15]%). La position de la nouvelle entité en 2003 n'est toutefois pas représentative de son poids concurrentiel en 2005 puisque entre temps Valeo a perdu le client BMW, lequel assurait [50-60]% des ventes des capteurs de vitesse de Valeo.
18. Sur le marché européen OEM/OES des capteurs boîte de vitesse, la nouvelle entité atteindrait [75-80]% de part de marché en valeur en 2003 ([60-65]% Valeo et [15-20]% Engel). Les principaux concurrents sont Cebi ([5-10]%) et Delphi ([0-5]%). Rappelons que les capteurs boîte de vitesse ne sont utilisés que pour les véhicules non équipés du système ABS. Or il apparaît que, selon un engagement de l'association des constructeurs européens d'automobiles du 11 juillet 2001, tous les nouveaux véhicules fabriqués ou commercialisés en Europe à partir du 1^{er} juillet 2004 doivent être équipés du système ABS (ce qui serait le cas de 90% des véhicules fabriqués en 2005). Par conséquent, les capteurs boîte de vitesse seraient voués à disparaître du marché européen rapidement.
19. L'enquête de marché auprès des constructeurs a confirmé ce déclin attendu des capteurs boîte de vitesse : le système ABS est devenu un standard d'équipement monté en série sur la très grande majorité des véhicules en Europe. Le capteur ABS permet en outre une mesure performante des variables et transmet une information plus précise compatible avec les nouveaux systèmes électriques de multiplexage.
20. La baisse d'au moins un tiers du chiffre d'affaires des principaux fabricants de capteurs boîte de vitesse entre 2002 et 2003 est la première traduction tangible de cette tendance.
21. Sur le marché européen OEM/OES des capteurs de vitesse moteur « actif », les parties représenteraient [25-30]% de part de marché en valeur en 2003 ([20-25]% pour Valeo et [0-5]% pour Engel). La nouvelle entité devra faire face à au moins trois autres concurrents d'envergure (Electrifiil [20-25]%, Bosch [15-20]% et Siemens [10-15]%). Ici encore la position des parties est surestimée puisque à partir de 2005 Valeo n'approvisionne plus BMW (ce constructeur représentait [80-90]% des ventes de Valeo).
22. La totalité des clients et des concurrents des parties qui ont répondu à l'enquête de marché décrit, après la concentration examinée ici, une situation de marché très fragmentée où de nombreux fournisseurs alternatifs sont en mesure de maintenir des conditions concurrentielles suffisantes.

23. Au surplus, dans un secteur caractérisé par la forte concentration de la demande, les constructeurs automobiles disposent d'une puissance de négociation à l'égard de leurs fournisseurs. Ils font ainsi jouer une compétition entretenue, quel que soit le type de capteur de vitesse considéré, par le recours à des procédures d'appel d'offres (ce qui confère aux entreprises attributaires des parts de marché reflétant imparfaitement leur position).
24. En conséquence, la situation concurrentielle est peu touchée par la concentration envisagée et ne soulève pas de doute sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun.

VI. CONCLUSION

25. 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