



**Décision n° 13-DCC-78 du 28 juin 2013
relative à la prise de contrôle conjoint par la société Faurecia SA
d'actifs de la société Continental AG**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 24 mai 2013 relatif à l'acquisition par la société SAS Automotive France SAS, filiale commune de Faurecia et Continental AG, des actifs du site de production d'Hambach de la société Continental Automotive Trading France SAS, formalisée par une lettre d'intention en date du 20 mai 2013 et un projet d'acte de cession ;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence, et notamment ses articles L. 430-1 à L. 430-7 ;

Vu les éléments complémentaires transmis par les parties au cours de l'instruction ;

Adopte la décision suivante :

I. Les entreprises concernées et l'opération

1. SAS Automotive France SAS est une filiale indirecte à 100 % de SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG. En vertu d'un pacte d'actionnaires, SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG est contrôlée conjointement par les sociétés Faurecia SA et Continental AG, qui détiennent chacune 50 % de son capital et droits de vote.
2. Faurecia SA est contrôlée exclusivement par Peugeot SA qui détient 57,2 % de son capital et 72,6 % des droits de vote. Son activité consiste dans le développement, la fabrication et la commercialisation des équipements automobiles de première monte. Continental AG est contrôlée par le groupe Schaeffler qui détient 49,9 % des droits de vote ce qui lui assure une majorité de fait dans les assemblées générales. Elle est active dans la fourniture de pneus, de systèmes de freinage, de produits et systèmes électriques et électroniques, de capteurs et de télématique pour l'industrie automobile. Autosystemtechnik GmbH & Co KG et ses filiales sont spécialisées dans l'assemblage, la logistique et le développement de modules de cockpits pour voitures. Autosystemtechnik GmbH & Co KG dispose de 20 sites de production et de 5 centres de développement.

3. Le site de production d'Hambach (ci-après la « cible ») est détenu par Continental Automotive Trading France SAS, une filiale indirecte à 100 % de la société Continental AG. Le site produit actuellement des modules de cockpits automobiles pour la société Smart France SAS (ci-après, « Smart »), filiale de Daimler AG, son unique client. Les installations de Hambach sont louées par Continental Automotive Trading France SAS à Smart qui en est propriétaire.
4. L'opération notifiée consiste en l'acquisition par SAS Automotive France SAS des actifs du site de production d'Hambach de Continental Automotive Trading France SAS. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle conjoint par Peugeot SA (via Faurecia) et le groupe Schaeffler (via Continental AG) du site de production d'Hambach à travers leur filiale commune Autosystemtechnik GmbH & Co KG, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
5. Les entreprises concernées¹ ont réalisé ensemble un chiffre d'affaires hors taxes consolidé sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros en 2012 (le groupe acquéreur² : [...] d'euros ; actifs cibles : [...] d'euros). Chacune de ces entreprises a réalisé, en France, un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros en 2012 (le groupe acquéreur³ : [...] d'euros ; actifs cibles : [...] d'euros). Compte tenu de ces chiffres d'affaires, l'opération ne revêt pas une dimension communautaire. En revanche, les seuils de contrôle mentionnés au I de l'article L. 430-2 du code de commerce sont franchis. Cette opération est donc soumise aux dispositions des articles L. 430-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

II. Délimitation des marchés pertinents

6. La cible produit des modules de cockpits automobiles. Les modules de cockpits automobiles intègrent un tableau de bord et une centaine de composants et sous-systèmes tels que le câblage et les appareils électroniques, les instruments, le système d'airbags, la colonne de direction, les systèmes audio, d'information et de communication, le chauffage et la climatisation, etc.

A. MARCHÉS DE PRODUITS

7. Dans la décision n° IV/M.800 du 14 août 1996, *Siemens/Sommer Allibert*, relative à la création de l'entreprise commune SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG, la Commission européenne a considéré que les postes de pilotage intégrés⁴ constituaient un marché de produit

¹ Conformément aux paragraphes 145 et suivants de la Communication consolidée de la Commission européenne à laquelle renvoie le paragraphe 83 des lignes directrices de l'Autorité de la concurrence, les entreprises concernées aux fins du calcul du chiffre d'affaires sont l'entreprise commune acquérant le contrôle (dont le chiffre d'affaires inclut celui des sociétés mères) et la cible.

² Le chiffre d'affaires du groupe acquéreur inclut le chiffre d'affaires de SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG et de ses filiales ainsi que celui de (i) Faurecia SA et sa mère Peugeot SA et (ii) Continental AG. Ce chiffre d'affaires n'inclut pas le chiffre d'affaires de la mère de Continental AG, le groupe Schaeffler qui au plan mondial est de 11,1 milliards et dont les parties n'ont pas été en mesure de fournir la part réalisée en France. L'inclusion du chiffre d'affaires du groupe Schaeffler ne modifierait cependant pas l'analyse, les seuils étant en tout état de cause atteints.

³ Id.

⁴ Le poste de pilotage est défini dans la décision précitée comme comprenant, d'une part, le tableau de bord, composé lui-même de plusieurs éléments comme les grilles d'aération, la boîte à gants, les grilles pour les haut-parleurs et les airbags et, d'autre part, des composants

distinct de ceux correspondant à chacun de ses composants individuels. Elle a constaté que le poste de pilotage intégré constituait un produit neuf et à part entière qui se distinguait nettement du simple montage de composants isolés. Cette définition de marché a été confirmée par la Commission européenne dans la décision n° COMP/M.2059 du 29 août 2000, *Siemens/Dematic/VDO/Sachs*. Dans ses décisions plus récentes, la Commission européenne a néanmoins laissée ouverte la question de l'existence d'un marché de modules distinct des marchés correspondant à chacun des composants d'un module ainsi que la question de la sous-segmentation possible au sein des modules entre les modules frontaux, les modules de portières et les modules de cockpits⁵. L'Autorité de la concurrence a également laissée cette question ouverte dans la décision n° 10-DCC-154 du 19 novembre 2010 relative à la prise de contrôle exclusif par Faurecia d'éléments d'actifs appartenant au groupe Visteon. Au cas d'espèce, la définition précise du marché peut rester ouverte, dans la mesure où quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse resteront inchangées.

8. Par ailleurs, la pratique décisionnelle nationale et européenne distingue un marché du premier équipement, qui comprend les ventes aux constructeurs automobiles pour l'équipement neuf (OEM, « Original Equipment Manufacturer ») et pour l'approvisionnement de leurs réseaux en pièces de rechange (OES, « Original Equipment Services ») et, d'autre part, un marché de la revente de pièces de rechange par les revendeurs indépendants (IAM, « Independent Aftermarket »). Elle distingue également selon que les pièces concernées sont destinées à être intégrées dans des véhicules légers (comprenant les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires légers) et des véhicules lourds⁶. Au cas d'espèce, il n'existe pas de marché de l'après-vente indépendant pour les modules de cockpits, ni de marché OES, le seul marché pertinent est donc celui des OEM. Quant aux types de véhicules pour lesquels les modules des parties sont destinés, il s'agit uniquement de véhicules légers.

B. MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

9. En matière de pièces d'équipement automobile, notamment les modules et composants, la pratique décisionnelle nationale et européenne⁷ considère de manière constante que la dimension géographique des marchés s'étend au moins à l'Espace économique européen (ci-après « EEE ») dans la mesure où les fabricants de pièces automobiles exercent leur activité à travers toute l'EEE et où il n'existe pas de standards techniques ou autres barrières réglementaires au commerce au sein de l'EEE, et pas davantage de barrières douanières entre les Etats membres.
10. Au cas d'espèce, il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation géographique des marchés.

supplémentaires, variant en fonction du type de véhicule et du constructeur, tels que les faisceaux de câbles, les appareils de commande électriques, les instruments, le chauffage et le climatiseur, les raidisseurs métalliques (renforts transversaux servant à raidir la structure du véhicule), la colonne de direction, le pédalier et le servofrein.

⁵ Voir les décisions de la Commission européenne n° COMP/M.5799 du 24 mars 2010, *Faurecia/Plastal*, et n° COMP/M.5977 du 30 septembre 2010, *Faurecia/Plastal*.

⁶ Voir notamment décision de la Commission européenne n° COMP/M.5799 précitée.

⁷ Voir décisions précitées.

III. Analyse concurrentielle

A. ANALYSE DES EFFETS HORIZONTAUX

11. Les parties estiment que la taille (en volume) du marché des modules de cockpits automobiles dans l'EEE est de [...] de modules en 2012⁸. Sur ce marché, la part de marché de SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG s'élève à [50-60] % et celle de la cible à [0-5] %, soit une part de marché cumulée d'environ [50-60] %. Les concurrents des parties sont Mobis ([10-20] %), Visteon ([5-10] %), IAC ([5-10] %), Magna ([5-10] %), Peguform ([5-10] %), Calsonic Kansei ([0-5] %), JCI ([0-5] %), Dräxlmaier ([0-5] %) et d'autres fabricants indépendants représentant ensemble environ [5-10] % du marché.
12. Les clients des parties et de leurs concurrents sont des constructeurs automobiles disposant d'un important pouvoir de négociation. Ce pouvoir de négociation résulte en premier lieu du poids qu'ils représentent dans le chiffre d'affaires des fabricants indépendants. Ainsi les trois premiers clients de SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG représentent près de [...] % de son chiffre d'affaires tandis que l'intégralité du chiffre d'affaires de la cible est réalisée avec un seul constructeur automobile, Daimler AG.
13. En deuxième lieu, les constructeurs automobiles fabriquent, pour leurs propres besoins, [...] % de l'ensemble des modules de cockpits automobiles fabriqués dans l'EEE. En tenant compte de ces modules fabriqués par les OEM pour leurs propres besoins, les modules produits par SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG représentent [20-30] % du total et ceux de la cible [0-5] %. Les constructeurs ayant décidé d'externaliser cette activité pourraient l'internaliser à nouveau en cas d'augmentation des prix par les fabricants indépendants. Les constructeurs automobiles (qui internalisent ou externalisent actuellement cette activité) pourraient également décider de concurrencer les fabricants indépendants sur le marché des modules de cockpits automobiles comme l'a fait Ford avec Visteon en 1999.
14. De surcroît, Smart France SAS, filiale de Daimler AG, l'unique client de la cible, a décidé de changer de fournisseur pour sa prochaine ligne de production. La cible continuera à fournir Smart en modules de cockpits pour les lignes antérieures, encore en production jusqu'en 2014. SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG, par l'intermédiaire de sa filiale, SAS Automotive France SAS, deviendra le fournisseur exclusif de modules de cockpits pour la prochaine Smart dont la production doit d'étaler de 2014 à 2020 en vertu d'un accord conclu avec Daimler AG en juillet 2012. L'opération notifiée ne permettra donc pas à SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG d'accroître sa part de marché, cet accroissement résultant du contrat conclu avec Daimler AG et prenant effet en 2014.
15. Il ressort de ces éléments que l'objectif visé par les parties par l'opération notifiée est de réorganiser les activités de fabrication de modules de cockpits de Faurecia SA et Continental AG au sein de leur filiale commune SAS Autosystemtechnik GmbH & Co, en transférant les activités résiduelles détenues par Continental AG dans ce secteur, mises en œuvre sur le site de production d'Hambach, à leur filiale commune.
16. L'opération n'apparaît donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux.

⁸ Selon les estimations des parties, [...] de véhicules ont été produits dans l'EEE en 2012 dont [...] % comportant un module de cockpit. Environ [...] % de ces modules de cockpit ([...] de modules) sont fabriqués par les OEM, le reste ([...] de modules) étant fabriqués par des fabricants indépendants tels que SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG.

B. ANALYSE DES EFFETS VERTICAUX

17. Une concentration verticale peut restreindre la concurrence en rendant plus difficile l'accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, voire en évinçant potentiellement les concurrents ou en les pénalisant par une augmentation de leurs coûts. Ce verrouillage peut viser les marchés aval, lorsque l'entreprise intégrée refuse de vendre un intrant à ses concurrents en aval ou les marchés amont lorsque la branche aval de l'entreprise intégrée refuse d'acheter les produits des fabricants actifs en amont et réduit ainsi leurs débouchés commerciaux.
18. Au cas d'espèce, l'opération notifiée n'est pas de nature à verrouiller l'accès des concurrents de Peugeot SA au marché des modules de cockpits automobiles. En effet, l'unique client de la cible est Daimler AG, qui deviendra, indépendamment de l'opération notifiée, un client de l'acquéreur, SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG, en vertu d'un contrat s'étendant jusqu'en 2020. L'opération notifiée n'est donc pas susceptible de modifier les conditions d'approvisionnement en modules de cockpits automobiles de l'unique client de la cible, Daimler AG.
19. L'opération n'est pas non plus de nature à verrouiller l'accès des concurrents de Faurecia et Continental AG au marché des modules de cockpits automobile. En effet, Faurecia et Continental AG fournissent déjà des composants individuels à leur filiale commune, SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG, pour la fabrication de modules de cockpits automobiles.
20. Enfin, l'opération n'est pas non plus de nature à évincer les fabricants indépendants de modules de cockpits automobiles en leur verrouillant l'accès à des débouchés. En effet, Peugeot SA, qui contrôle ultimement SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG, ne se fournit actuellement pas auprès d'elle en modules de cockpits automobiles. Les parties précisent par ailleurs que Peugeot SA ne recourt pas aux modules de cockpit pour la fabrication de ses véhicules, que ce soit en auto-production ou par achat auprès de fabricants externes. Le seul « module » utilisé par Peugeot pour la cellule intérieure avant de ses véhicules consiste dans un tableau de bord pré-assemblé mais « nu », auquel sont ajoutés les différents composants individuellement au fur et à mesure de la chaîne de production. Peugeot SA ne peut donc être considéré comme un client potentiel de SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG ou de ses concurrents sur le marché des modules de cockpits automobiles.
21. Il résulte de ce qui précède que l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sur le numéro 13-080 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre

© Autorité de la concurrence