

**C2007-149 / Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'emploi du 4 janvier 2008, aux conseils de la société Gutehoffnungshütte Radsatz International Holding GmbH, relative à une concentration dans le secteur des pièces pour l'industrie ferroviaire.**

NOR : ECEC0802898S

Maîtres,

Par dépôt d'un dossier déclaré complet le 5 décembre 2007, vous avez notifié la prise de contrôle exclusif de la société Valdunes Entreprises<sup>1</sup> par la société Gutehoffnungshütte Radsatz International Holding GmbH (ci-après « GHH »). Cette opération a été formalisée par un contrat de cession d'actifs signé le 28 novembre 2007.

## **1. LES ENTREPRISES CONCERNÉES ET L'OPÉRATION**

Les entreprises concernées par la présente opération sont : GHH, l'acquéreur, et Valdunes Entreprises, la cible.

GHH est une société de droit allemand qui détient à 100% les sociétés Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH et Gutehoffnungshütte Radsatz Services GmbH. GHH et l'ensemble de ses filiales, seront ci-après désignées, pour les besoins de la présente décision, Groupe GHH. Ce groupe est actif dans la fabrication et la commercialisation d'organes de roulement (roues, axes, essieux) pour tous types de matériel roulant ferroviaire. GHH est détenue par un fonds d'investissement, Société Générale Capital Europe Fund III, fonds contrôlé par la société de gestion Société Générale Capital Europe Ltd. Cette dernière est contrôlée à titre exclusif par le Groupe Société Générale. Le Groupe Société Générale est un établissement de crédit, actif dans les secteurs de la banque de détail, de la gestion d'actifs, des services financiers et de la banque de financement et d'investissement.

En 2006, le Groupe Société Générale a réalisé un chiffre d'affaires consolidé mondial hors taxes de 22,4 milliards euros, dont 6,7 milliards d'euros en France.

Valdunes Entreprise détient à 100% la société Valdunes Holding, société à la tête de quatre entreprises industrielles et commerciales<sup>2</sup>. Valdunes Entreprise et l'ensemble de ses filiales, seront ci-après désignées, pour les besoins de la présente décision, Groupe Valdunes. Le Groupe Valdunes est actif dans la fabrication et la commercialisation d'organes de roulement pour tous types de matériel roulant ferroviaire, de composants de timonerie de freinage pour bogies et de maillons de chaînes démontables pour navires et plates-formes offshore.

En 2006, Valdunes Entreprises a réalisé un chiffre d'affaires consolidé mondial hors taxes de 113,8 millions dont 61 millions en France.

La présente opération consiste en l'acquisition par GHH de la totalité des actions et droits de vote de la société Valdunes Entreprises.

---

<sup>1</sup> Valdunes Entreprise est détenue par la société ICEO à hauteur de 94,9% d'une part, et par ses dirigeants à hauteur de 5,1%, d'autre part.

<sup>2</sup> Valdunes Holding détient les sociétés Valdunes SAS, Valdunes BeluX, Forges de Fresnes et TRIsorce.

En ce qu'elle entraîne la prise de contrôle exclusif de Valdunes Entreprises par GHH, l'opération notifiée constitue une opération de 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 de dimension communautaire, et est soumise aux dispositions des articles L. 430-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

## **2. LES MARCHÉS CONCERNÉS**

### **2.1. Les marchés de produits**

Les parties sont simultanément actives sur le secteur des organes de roulement (roues, axes et essieux) pour tous types de matériel ferroviaire roulant. Elles sont également présentes sur le marché des chutes d'acier.

Il n'existe pas de décision antérieure du Ministre ou de la Commission européenne qui ait porté sur le secteur des organes de roulement pour matériel roulant ferroviaire. Les parties produisent et commercialisent des roues, axes et essieux pour tous types de matériel roulant ferroviaire.

Dans un premier temps, il convient de distinguer les produits bruts et les produits finis. Il apparaît que ces produits ne font pas partie du même marché, mais qu'ils correspondent à des étapes de production successives. Les produits bruts sont d'une part, les roues fabriquées dans les forges et d'autre part, les axes qui peuvent être soit fabriqués dans les forges, soit obtenus à partir de barres laminées dans des installations sidérurgiques. Les produits sont façonnés pour devenir des produits finis (roues et axes) qui équipent le matériel roulant ferroviaire. Concernant les produits bruts, Valdunes ne produit et commercialise que des roues<sup>3</sup>.

Les produits bruts sont principalement achetés d'une part, par les fabricants de matériel roulant ferroviaire et, d'autre part, par les compagnies ferroviaires qui ont besoin de ces produits comme pièces de rechange pour leur matériel roulant. Le marché de l'approvisionnement en roues brutes concerne essentiellement les roues brutes dites « lourdes » utilisées pour le façonnage des roues de la plupart des matériels roulants à l'exception des tramways. L'approvisionnement en roues brutes pour tramway est le fait de fournisseurs spécialisés et concerne un volume beaucoup plus réduit. Valdunes ne produit ni ne commercialise de roues brutes pour tramway.

Pour les besoins de l'analyse de l'espèce, il convient donc de considérer que les produits bruts et les produits finis appartiennent à des marchés pertinents distincts.

Dans un second temps, la présente opération conduit à examiner l'opportunité de segmenter les marchés de produits finis (roues, axes et essieux) suivant le type de matériel roulant ferroviaire auxquels ils sont destinés (véhicule de fret, véhicule de transport de voyageurs etc.).

La grande majorité des produits est adaptée au type de véhicules. Ainsi, s'il existe un petit nombre de roues et d'axes qui sont standards, les produits fabriqués sont en général différents puisqu'ils sont réalisés sur mesure selon les spécifications particulières données par chaque client. En pratique, les constructeurs soumettent leur demande à plusieurs fournisseurs. Ces derniers n'ont ainsi pas de catalogue présentant la gamme à partir duquel les acheteurs pourraient choisir un produit particulier et qui mentionnerait le prix de chaque produit. Les produits ne peuvent donc pas être considérés comme homogènes en raison des demandes techniques et qualitatives spécifiques de chaque acheteur.

Cependant la substituabilité du côté de l'offre peut permettre à elle seule d'englober dans un seul et même marché pertinent des produits non substituables du côté de la demande. En effet, des produits peuvent être considérés comme appartenant à un même marché, dès lors que leur fabrication

---

<sup>3</sup> En 2006, Valdunes a toutefois à acheté, à titre exceptionnel, [...] axes bruts [...].

requiert la même technologie et qu'ils font partie d'une gamme de produits de nature à caractériser ce marché<sup>4</sup>.

Au cas d'espèce, les technologies de base pour le façonnage des produits finis sont les mêmes pour tous les types de roues/axes/essieux : ainsi, les mêmes tours verticaux peuvent être utilisés pour le façonnage de tous les types de roues et les mêmes presses à froid peuvent être utilisées pour l'assemblage de tous les types d'essieux. Ceci est également vrai pour les roues de tramway, quand bien même la source d'approvisionnement de roues brutes pour tramway est distincte. Ainsi les différents axes finis, essieux finis et roues finies peuvent être considérés comme homogènes dans la mesure où, à quelques exceptions spécifiques près<sup>5</sup>, tous les concurrents sur les marchés de roues finies, axes finis et essieux finis pour matériel roulant ferroviaire sont en mesure de produire toute la gamme de roues/axes/essieux. Ils pourraient donc offrir à court terme de plus grandes quantités d'un type particulier de roues/axes/essieux sans encourir de coûts supplémentaires significatifs, dès lors qu'ils possèdent tout l'équipement nécessaire pour façonner ou assembler tous les types de roues/axes/essieux.

Compte tenu de l'ensemble de ces arguments, une segmentation du matériel roulant ferroviaire par type de roues, axes ou essieux n'est pas pertinente en l'espèce.

Dans un dernier temps, la présente opération conduit à examiner l'opportunité d'une distinction entre l'équipement d'origine et l'équipement de remplacement.

Du point de vue de la demande, le décideur final est généralement le même qu'il s'agisse de pièces d'origine ou de pièces de rechange. En effet, les fabricants de matériel roulant ferroviaire sont le plus souvent liés aux compagnies ferroviaires dans le cadre de contrats de maintenance : ce sont donc ces constructeurs qui achètent les pièces détachées. En outre, les achats se font de la même manière qu'il s'agisse de pièces d'origine ou de rechange.

Du point de vue de l'offre, il n'existe pas d'opérateur qui produise et façonne uniquement des pièces de remplacement. Les circuits de distribution des pièces d'origine et de remplacement sont donc identiques.

Bien que le prix des pièces détachées soit en général plus élevé, il ne convient pas au cas d'espèce de retenir deux marchés séparés.

Compte tenu de ce qui précède, il n'y a pas lieu de segmenter les marchés en cause en fonction de la destination (première monte ou rechange) des produits.

Pour les raisons exposées ci-dessus, les marchés concernés sont ceux des roues brutes lourdes, des roues finies, des axes finis et des essieux finis.

Par ailleurs, les parties revendent les chutes d'acier produites lors des opérations d'usinage. Ces chutes d'acier constituent l'une des matières utilisées dans les aciéries et les fonderies d'acier qui s'approvisionnent auprès d'intermédiaires (recycleurs). Ce marché a été étudié par les autorités européennes de concurrence<sup>6</sup>.

Le marché de la vente des chutes d'acier est donc également concerné par l'opération.

---

<sup>4</sup> Voir par exemple la décision de la Commission européenne COMP/M.3436, *Continental/Phoenix*, du 26 octobre 2004. Bien que la Commission ait expressément indiqué que « chaque ressort pneumatique est conçu exactement pour répondre aux exigences individuelles d'un type précis de véhicule ferroviaire », elle n'a pas distingué de sous-marchés en fonction des différents types de matériel roulant que ces ressorts pneumatiques sont susceptibles d'équiper.

<sup>5</sup> Les exceptions sont essentiellement liées à des exigences de qualité : les fabricants d'Europe de l'Ouest ont, en général et à ce jour, des exigences de qualité supérieures à celles des fabricants russes ou Ukrainiens.

<sup>6</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne COMP/M.4495, *ALFA ACCIAI/CRONIMET/REMONDIS/TSR GROUP*, du 6 février 2007.

## **2.2. Les marchés géographiques**

### **2.2.1. Les marchés des roues finies, axes finis et essieux finis**

Les parties considèrent que les marchés des roues finies, axes finis et essieux finis ont une dimension européenne.

En premier lieu, il ne paraît pas possible de considérer que les marchés des roues finies, des axes finis et des essieux finis ont une dimension internationale dans la mesure où le marché mondial reste divisé en grandes zones géographiques (Europe, Amérique du Nord, Amérique du Sud, Asie, Australie, Afrique, CEI) délimitées par les standards techniques applicables, même si les échanges interzones tendent à se développer. Le commerce intercontinental est faible. Il est à titre d'exemple de l'ordre de 8% concernant les roues finies.

En second lieu, les marchés des roues finies, axes finis et essieux finis ne sauraient être limités aux marchés nationaux, dès lors que les fabricants commercialisent leurs produits en dehors du territoire national et que les procédures d'achat des clients sont menées au niveau européen.

Par ailleurs, toutes les compagnies ferroviaires ont développé une procédure d'homologation des fournisseurs. Ainsi, pour être en mesure de vendre leurs produits aussi bien aux compagnies ferroviaires qu'aux fabricants de véhicules de transport ferroviaire, tant les fabricants de roues que leurs produits doivent être homologués. Il apparaît que les compagnies ferroviaires ont accordé cette homologation à de nombreux producteurs actifs sur l'ensemble du marché européen.

En outre, les fabricants de roues finies, axes finis et essieux finis sont rassemblés au sein d'un syndicat européen, l'European Railway Wheels Association.

Enfin, l'intégration européenne va se poursuivre en raison du développement attendu de la procédure de marquage CE (certification) dans le secteur des roues finies, axes finis et essieux finis.

Les marchés des roues finies, axes finis et essieux finis ont donc une dimension européenne.

### **2.2.2. Le marché des roues brutes lourdes**

Pour des raisons similaires à celles précédemment exposées concernant les roues finies, axes finis et essieux finis, le marché des roues brutes lourdes revêt une dimension au moins européenne.

### **2.2.3. Le marché des chutes d'acier**

Dans une décision récente de la Commission européenne, la question de la délimitation géographique du marché de la commercialisation des chutes d'acier a été laissée ouverte. En tout état de cause, la dimension de ce marché correspond au moins à l'Espace économique européen<sup>7</sup>.

Au cas d'espèce, il ressort de l'instruction du dossier qu'il n'est pas nécessaire de délimiter précisément le périmètre géographique du marché concerné, dans la mesure où, quelle que soit la dimension de marché retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielles demeureront inchangées.

---

<sup>7</sup> Décision de la Commission européenne COMP/M.4495, ALFA ACCIAI/CRONIMET/ REMONDIS/TSR GROUP, du 6 février 2007.

### **3. L'ANALYSE CONCURRENTIELLE**

#### **3.1. Les effets horizontaux**

##### **3.1.1. Les marchés des roues finies, axes finis et essieux finis**

Selon les parties, les parts de marché de la nouvelle entité à l'issue de l'opération représenteront :

- [10-20]% ([0-10]% pour Groupe GHH et [10-20]% pour Groupe Valdunes) du marché des roues finies ;
- [20-30]% ([10-20]% pour Groupe GHH et [10-20]% pour Groupe Valdunes) du marché des axes finis ;
- [10-20]% ([0-10]% pour Groupe GHH et [0-10]% pour Groupe Valdunes) du marché des essieux.

Par ailleurs, les parties resteront confrontées à la concurrence d'opérateurs importants dans le secteur des organes de roulement pour matériel ferroviaire, tels que les groupes Bonatrans, BVV/Rafil et Lucchini. En outre, la demande est constituée par des groupes puissants, tels que des compagnies ferroviaires nationales (SNCF, Deutsche Bahn etc.), des compagnies ferroviaires exploitant des réseaux locaux de transport (RATP, Connex etc.) et des fabricants de matériel roulant (Bombardier, Alstom, Siemens etc.).

Dès lors, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les marchés des roues finies, des axes finis et des essieux finis.

##### **3.1.2. Le marché des roues brutes**

Sur le marché des roues brutes, le Groupe Valdunes détient une part de marché de [20-30]%. Le Groupe GHH n'est pas présent sur ce marché.

L'opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché des roues brutes.

##### **3.1.3. Le marché des chutes d'acier**

Selon les parties, les parts de marché de la nouvelle entité à l'issue de l'opération représenteront [0-5]% ([0-5]% pour Groupe GHH et [0-5]% pour Groupe Valdunes) du marché des chutes d'acier appréhendé au niveau de l'Espace économique européen.

Quelle que soit la segmentation géographique retenue, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché des chutes d'acier.

#### **3.2. Les effets verticaux**

L'opération examinée entraîne une intégration verticale dès lors que le Groupe Valdunes couvre [60-70]% des besoins en roues brutes du Groupe GHH - proportion stable au cours des années - et que ce dernier représente par ailleurs [70-80]% des ventes du Groupe Valdunes. Elle n'entraîne toutefois aucun risque de forclusion.

Les acheteurs de roues brutes concurrents du Groupe GHH devraient pouvoir continuer à se fournir à des prix compétitifs dans la mesure où les parties ont indiqué que le Groupe Valdunes avait l'intention de continuer à vendre des roues brutes à des clients extérieurs à l'entité résultant de

l'opération et où ce groupe restera confronté à la concurrence d'opérateurs puissants, tels que NRTP, Bonatrans, BVV/Rafil et Lucchini, fournissant aujourd'hui [70-80]% de l'approvisionnement en roues brutes et capables d'approvisionner les clients que le Groupe Valdunes aurait finalement cessé de fournir.

Ces opérateurs semblent par ailleurs être en mesure de surmonter le report éventuel vers le Groupe Valdunes des achats de roues brutes que le Groupe GHH réalisait jusqu'à présent auprès d'eux. D'une part, ces achats ne représentent que 10% des ventes des fournisseurs concurrents de Valdunes ; d'autre part, cette éventuelle perte de débouchés serait en tout état de cause progressive dans la mesure où le Groupe Valdunes ne pourrait continuer à fournir tous ses actuels clients tout en assurant l'intégralité des besoins du Groupe GHH qu'à la condition d'augmenter sa production actuelle de plus du tiers, éventualité hautement improbable à court terme.

L'opération n'est pas donc de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux.

En conclusion, il ressort de l'instruction du dossier que l'opération notifiée n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence, notamment par création ou renforcement d'une position dominante. 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 Directeur Général de la Concurrence, de la  
Consommation et de la Répression des Fraudes*  
BRUNO PARENT

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.