

# Vetos de la Commission européenne dans trois opérations de concentration

Le fait est assez rare pour être relevé. Au premier semestre 2019, la Commission européenne a interdit trois opérations de concentration : le rachat d'Alstom par Siemens (décision d'interdiction du 6 février 2019 - M.8677), celui d'Aurubis et de Schwermetall par Wieland (décision d'interdiction du 6 février 2019 - M.8900) et la création d'une entreprise commune entre Tata Steel et ThyssenKrupp (décision d'interdiction du 11 juin 2019 - M.8713).



**Karine Turbeaux,**  
avocat associé



**Virginie Rebeyrotte,**  
avocat

## SUR LES AUTEURS

Karine Turbeaux est avocat associé et Virginie Rebeyrotte, avocat au sein du Cabinet Renaudier, qui est dédié exclusivement au droit économique et qui est l'un des cabinets d'avocats français les plus actifs dans ses principaux domaines d'activité – distribution, concurrence, concentrations – tant en conseil qu'en contentieux.

Ces trois affaires ont fait l'objet d'un examen approfondi de la Commission européenne au cours duquel elle a reçu et pris en considération les retours négatifs des clients, des concurrents, des associations professionnelles et syndicat, ainsi que, dans l'affaire Alstom, les observations négatives d'autorités nationales de concurrence de l'EEE. En particulier, l'autorité allemande de la concurrence s'est prononcée contre la fusion Alstom/Siemens, les autorités de concurrence britannique, belge, néerlandaise, et espagnole ont remis une lettre commune dénonçant les risques d'atteinte à la concurrence

Chacune des opérations aurait eu pour effet de rapprocher les principaux leaders dans leur secteur respectif.

Dans l'affaire Alstom, le rapprochement des deux leaders européens du transport ferroviaire, de la fabrication et de la fourniture de trains à très grande vitesse, ainsi que des systèmes de signalisation ferroviaire, aurait eu pour conséquence de créer un oligopole sur ces marchés. Partant, la Commission et les principaux acteurs ont craint que l'opération se traduise par une réduction de l'innovation et une augmentation des prix des systèmes

de signalisation nécessaires à la sécurité des passagers et des trains roulant à très grande vitesse. L'enquête a également montré qu'il était peu probable que de nouveaux concurrents, notamment chinois, soient en mesure de pénétrer ces marchés dans un avenir « prévisible ».

Dans l'affaire Aurubis/Schwermetall, l'opération aurait eu pour effet de permettre au numéro 1 du secteur d'éliminer la pression concurrentielle de l'un de ses principaux concurrents et de dominer les marchés des produits laminés en cuivre. La Commission a considéré en particulier que cette opération aurait permis à Wieland d'augmenter le coût des intrants pour les concurrents de plus petite taille et d'accéder à leurs informations confidentielles.

Dans l'affaire Tata Steel, l'opération aurait eu pour effet de créer le plus important aciériste européen derrière ArcelorMittal. La Commission a considéré, sur la base

des réactions de nombreux clients industriels, présents notamment dans l'industrie automobile et de l'emballage, que l'opération aurait conduit à une augmentation des prix, sans possibilité pour les clients de s'approvisionner alternativement par le biais d'importations.

Dans ces affaires, les parties n'ont pas, selon la Commission, expliqué en quoi l'opération aurait généré des gains d'efficacité, et surtout, elles n'auraient pas proposé de mesures correctives suffisantes pour remédier aux préoccupations de concurrence.

**« La Commission européenne a été confortée dans son analyse par des retours de marché négatifs sur les mesures correctives proposées dans ces trois affaires »**

Les engagements structurels (cession d'actifs) ont la préférence de la Commission puisqu'ils permettent la mise en œuvre d'une solution pérenne, caractéristique absente des engagements comportementaux souscrits pour une durée déterminée.

Dans l'affaire Alstom, la Commission a considéré que les remèdes proposés sur le marché de la signalisation ne permettraient

## LES POINTS CLÉS

- La Commission européenne a craint que chacun des projets de rapprochement Alstom/Siemens, Aurubis/Schwermetall/Wieland et Tata Steel/ThyssenKrupp conduise à l'éviction de la concurrence et se traduise par des prix plus élevés et un choix plus modeste.
- Confortée par les avis négatifs des principaux acteurs du marché, la Commission européenne a considéré que les engagements proposés par les parties n'étaient pas de nature à remédier aux préoccupations de concurrence.

pas la cession d'une activité autonome et pérenne qu'un acheteur aurait pu utiliser pour concurrencer la nouvelle entité, du fait notamment que certaines activités n'étaient pas transférées mais seulement concédées sous licence. Elle a également considéré que les remèdes proposés concernant la fabrication des trains à grande vitesse étaient insuffisants en ce qu'ils portaient soit sur un train actuellement incapable de rouler à grande vitesse, soit sur une licence portant sur une technologie à très grande vitesse n'incitant pas le licencié à développer un train à grande vitesse.

Dans l'affaire Aurubis/Schwermetall, la Commission a considéré que la cession de deux usines fabriquant des produits laminés en cuivre n'était pas satisfaisante dès

lors qu'après une période transitoire elles auraient perdu l'accès à l'achat compétitif de bandes pré-laminées de qualité fabriquées par Schwermetall. La Commission aurait souhaité que Wieland propose plutôt de céder sa participation de 50 % dans Schwermetall.

Dans l'affaire Tata Steel, la Commission a considéré que la cession proposée sur le marché de l'acier utilisé dans le secteur des emballages (acier à revêtement métallique et laminé) ne concernait qu'une petite partie du chevauchement d'activités (le fer blanc, principal acier d'emballage utilisé dans l'EEE) et surtout que les parties n'avaient proposé aucune cession d'actifs permettant la production de l'acier nécessaire à la fabrication des

produits en acier destinés au secteur automobile et à celui de l'emballage.

La Commission européenne a par ailleurs été confortée dans son analyse par des retours de marché négatifs sur les mesures correctives proposées dans ces affaires.

Du point de vue de la Commission européenne, l'interdiction de ces opérations participe au bien-être du consommateur, mais aussi à la « transition vers une mobilité ayant moins d'impact sur le climat et plus durable sur le plan environnemental » : la préservation de l'innovation dans le secteur sidérurgique et le secteur ferroviaire permettra, selon la Commission, des avancées technologiques plus respectueuses du climat. ♦

La Commissaire européenne, Margrethe Vestager, a joué un rôle décisif dans le veto bruxellois de ces opérations de concentration en invoquant les règles de la concurrence.



© Alexandros Michailidis