

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 09-DCC-74 du 14 décembre 2009
relative à la prise de contrôle exclusif de la société Lovefrance SAS par
la société Groupe Berto**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 6 novembre 2009, relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Lovefrance SAS par la société Groupe Berto, formalisée par un protocole de cession de titres en date du 21 juillet 2009 ;

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. La société Groupe Berto (ci-après « Berto ») est une société détenue par la famille Berto qui est active sur les secteurs de la location de véhicules industriels et de transport de marchandises. Berto dispose, à travers ses 17 filiales, de 22 établissements présents sur le territoire français. En 2008, le chiffre d'affaires consolidé hors taxes de Berto s'est élevé à 120 millions d'euros, quasi exclusivement en France.
2. La société Lovefrance SAS (ci-après « Lovefrance ») est une société détenue à 85 % par la famille Drouin, à 9 % par l'Institut de Participation de l'Ouest (investisseur en capital dans les sociétés non cotées), et à 6 % par LVF Management. Lovefrance est active, à travers ses neuf filiales, dans le secteur de la location de véhicules industriels et du transport de marchandises. En 2008, le chiffre d'affaires consolidé hors taxes de Lovefrance s'est élevé à 78 millions d'euros, exclusivement en France.
3. L'opération, formalisée par un protocole de cession de titres en date du 21 juillet 2009, consiste en l'acquisition par Berto de la totalité des titres de la société Lovefrance et de ses filiales.

4. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle exclusif de Lovefrance par Berto, l'opération notifiée constitue 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. En revanche, les seuils de contrôle mentionnés au point I de l'article L. 430-2 du code de commerce sont franchis. La présente 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

5. Les parties sont concomitamment actives dans le secteur de la location de véhicules industriels.
6. Elles exercent également une activité marginale de transport routier de marchandises.

A. LE MARCHE DE LA LOCATION DE VEHICULES INDUSTRIELS

a) Délimitation par produits et services

7. Les autorités de concurrence nationales¹ ont envisagé de distinguer les services de location de véhicules industriels d'un poids inférieur ou égal à 3,5 tonnes, ceux d'un poids compris entre 3,5 et 15 tonnes et ceux d'un poids supérieur à 15 tonnes. Au cas d'espèce, les activités des parties se chevauchent quasi exclusivement sur le segment de la location de véhicules industriels supérieurs à 15 tonnes.
8. Il est cependant possible, au cas d'espèce, de laisser ouverte la délimitation exacte du marché pertinent, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelle que soit la définition retenue.

b) Délimitation géographique

9. Les autorités de concurrence nationales², dans de précédentes décisions, ont analysé les effets des opérations sur le marché de la location de véhicules industriels au niveau national, à l'exception de la location de courte durée pour laquelle une analyse au niveau local a été effectuée. Au cas d'espèce, les parties n'intervenant dans la location de courte durée que de manière marginale, l'analyse sera menée au niveau national.
10. Il est cependant possible de laisser ouverte la question de la délimitation exacte du marché, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées.

¹ Lettre du ministre de l'économie du 17 février 2003 aux conseils de la société Eurazeo, lettre du ministre de l'économie du 3 mai 2006 aux conseils de la société Eurazeo

² Lettre du ministre de l'économie du 17 février 2003 aux conseils de la société Eurazeo, lettre du ministre de l'économie du 3 mai 2006 aux conseils de la société Eurazeo précitées

B) LE MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

a) Délimitation par services

11. En matière de transport routier, la pratique décisionnelle nationale³ a distingué quatre types d'organisation de l'offre : le camion complet, le lot ou groupes de lots, la messagerie et le transport dédié, les services correspondant constituant autant de marchés pertinents.
12. En l'espèce, les parties sont simultanément actives sur le marché du transport routier de marchandises en camion complet et sur le marché du transport routier de marchandises en lots ou groupe de lots.
13. Le camion complet est affrété directement par les chargeurs dans le cadre de contrats traités opération par opération.
14. Le transport par lots ou groupe de lots consiste à collecter des produits, éventuellement auprès de plusieurs industriels, dans une zone géographique déterminée, à les regrouper sur un site de transit et à les acheminer vers les destinataires d'une même région.

b) Délimitation géographique

15. D'une manière générale, la Commission européenne⁴ a considéré que le marché du transport terrestre de marchandises était de dimension nationale. Le ministre de l'économie⁵ a, à plusieurs reprises, également retenu un marché de dimension nationale, notamment pour le transport routier de marchandises en lots ou groupes de lots.
16. Au cas d'espèce, l'analyse sera menée au niveau national.

III. Analyse concurrentielle

A. LE MARCHÉ DE LA LOCATION DE VEHICULES INDUSTRIELS

17. Sur le marché de la location de véhicules industriels, tous segments confondus, la part de marché de la nouvelle entité à l'issue de l'opération sera inférieure à 3 %.
18. En ce qui concerne le secteur de la location de véhicules industriels supérieurs à 15 tonnes, principal secteur sur lequel se chevauchent les activités des parties, la nouvelle entité détiendra au niveau national une part de marché de l'ordre de 6 %.
19. L'opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché de la location de véhicules industriels.

³ Lettre du ministre de l'économie du 6 janvier 2006 aux conseils de la société STEF-TFE, lettre du ministre de l'économie du 4 juillet 2007 au PDG de la société Transalliance SA.

⁴ Décision M. 1649 Gefco/KN Elan du 30 septembre 1999

⁵ Lettre du ministre du 22 novembre 2002 relative à l'opération Schenker/transport Joyau, Lettre du ministre de l'économie du 6 janvier 2006 aux conseils de la société STEF-TFE, Lettre du ministre du 4 juillet 2007 au PDG de la société Transalliance précitées

B. LE MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

20. Les parties ont estimé que la part de marché de la nouvelle entité sur le marché du transport routier de marchandises, tous segments confondus, sera inférieure à 1% et que celle-ci ne détiendra pas, sur le marché du transport routier de marchandises en camion complet ni sur le marché du transport routier de marchandises en lots ou groupe de lots, de part de marché supérieure à 10 %.
21. De plus, la nouvelle entité devra faire face, sur ces marchés, à la concurrence d'acteurs tels que Gefco, Norbert Dentressangle, Transalliance, Geodis BM et Giraud International qui réalisent un chiffre d'affaires entre 5 et 25 fois supérieur à celui de la nouvelle entité sur le marché considéré.
22. L'opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur ce marché.

IV. Restrictions accessoires

23. L'article 6 du protocole de cession de titres stipule que les actionnaires de Lovefrance, à l'exception de l'Institut de Participation de l'Ouest, soit seuls, soit solidairement avec une autre personne physique ou morale, s'interdisent de s'intéresser, directement ou indirectement, à quelque titre que ce soit pendant une période de 10 ans à compter de la date de cession, à une quelconque activité identique à celles des parties, et ce, sur le territoire français. De même, ils s'interdisent d'encourager ou favoriser activement le départ des membres du personnel des parties, ainsi qu'à recruter directement ou faire recruter par un tiers ledit personnel.
24. Si une clause de non concurrence ou de non débauchage peut apparaître comme étant nécessaire à l'acquéreur pour bénéficier d'une certaine protection contre la concurrence du vendeur, de manière à être notamment en mesure de fidéliser la clientèle, ainsi que d'assimiler et exploiter le savoir faire, elles ne sont justifiées par l'objectif légitime de réalisation de la concentration que dans la mesure où leur durée, leur champ d'application territorial et leur portée matérielle et personnelle n'excède pas ce qui est raisonnablement nécessaire à cette fin.
25. De plus, la limitation du droit du vendeur d'acheter ou de détenir des parts d'une société qui est en concurrence avec l'activité cédée ne peut être considérée comme étant directement liée et nécessaire à la réalisation de la concentration, si elle empêche le vendeur d'acheter ou détenir ces parts uniquement à des fins d'investissement, sans que cela lui confère directement ou indirectement, des fonctions de direction ou une influence substantielle dans l'entreprise concurrente.
26. En l'espèce, la clause de non concurrence et de non débauchage stipulée à l'article 6 du protocole de cession ne constitue une restriction directement liée et nécessaire que dans la limite d'une durée de 3 ans et dans la mesure où elle ne limite pas la possibilité des cédants d'acheter ou de détenir des parts de sociétés concurrentes de la nouvelle entité à des fins d'investissement, dans les limites énoncées au paragraphe 26 de la présente décision.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 09-0087 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre

© Autorité de la concurrence