

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 11-DCC-206 du 27 décembre 2011
relative à la prise de contrôle exclusif d'actifs du groupe Mory par la
société Caravelle**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé au service des concentrations le 15 septembre 2011 et déclaré complet le 23 novembre 2011, relatif à l'acquisition de certains actifs des sociétés du groupe Mory par la société Caravelle SA, formalisée par une offre de reprise déposée par Caravelle le 29 juillet 2011 auprès du Tribunal de commerce de Bobigny ;

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. Caravelle est une société holding industrielle dont l'activité consiste en la prise de participations et la gestion de sociétés. Son actionnaire principal est la holding familiale PH Finances (à hauteur de [...] %) détenue par la famille de M. X, le reste du capital étant réparti entre divers actionnaires minoritaires. Par l'intermédiaire des sociétés qu'elle contrôle, Caravelle est active dans différents secteurs, notamment dans les secteurs de l'équipement de poids lourds (Marrel SAS, Edbro PLC et Benalu SAS), de la pharmacie (Cooper SAS. et Forum Santé SA), de la construction de carrosseries isothermes sous température dirigée (groupe Lamberet), du transport de meubles (Girard-Agediss SAS) et de la messagerie et du commissionnement de transport (Ducros Express).
2. Mory SA est la société de tête du groupe Mory (ci-après « Mory »), qui est actif dans les secteurs de la messagerie nationale et internationale terrestre, des services de logistique, des services de transport national et international de marchandises, de la distribution dédiée, c'est-à-dire le transport de marchandises palettisées, et de la livraison de scooters, motos et quads.
3. Au terme du jugement du tribunal de commerce de Bobigny du 30 septembre 2011 il est prévu que la société Newco, créée pour les besoins de la présente opération, acquiert une

partie des actifs du groupe Mory. Le périmètre d'acquisition est composé des actifs des sociétés suivantes (ci-après, les « sociétés cibles ») : Mory SA, Transteam 54, Transteam Lorraine, Mory Team, Mory 11, Mory 14, Mory 19, Mory 24, Mory 52, Mory 64, Mory 73, Messageries Seegmuller, Mory Exdis, Mory Ingénierie, Distri Team 69, Distri Team, Mory 25, Mory Group Logistic 13, et des titres de participations des sociétés suivantes : Sotrapoise, SCI Vincennes et Hellminger. Le capital social de Newco sera détenu par Arcole à hauteur de 80 % et par Ducros Express à hauteur de 20 %, Caravelle exerçant une influence déterminante sur ces deux sociétés¹.

4. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle exclusif par Caravelle des actifs de ces sociétés cibles du groupe Mory, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
5. Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaires total sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros (Caravelle : [...] millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2010 ; sociétés cibles : [...] millions d'euros pour le même exercice). Chacune de ces entreprises a réalisé, en France, un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (Caravelle : [...] millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2010 ; sociétés cibles : [...] millions d'euros pour le même exercice). 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. Caravelle et Mory sont simultanément présentes sur les marchés du transport routier de marchandises, de la messagerie, du commissionnement de transport routier et de la logistique.

A. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

1. MARCHÉS DE PRODUITS

7. La pratique décisionnelle française et européenne a opéré² une distinction entre (i) le transport aérien, (ii) le transport maritime et (iii) le transport terrestre de marchandises et a retenu, tout en laissant la question ouverte, qu'une segmentation plus fine du marché du transport terrestre

¹ Sur le contrôle exclusif de Caravelle sur Arcole, voir la décision de l'Autorité n° 09-DCC-07 du 26 mai 2009 relative à la prise de contrôle exclusif d'actifs du groupe Lamberet par la société Caravelle SA. Le pourcentage de détention du capital d'Arcole par Caravelle est désormais de 39,9 % suite à la cession en octobre 2010 d'actions Arcole par Caravelle à des actionnaires minoritaires, représentant 3,4 % du capital d'Arcole. Néanmoins, la modification du pourcentage détenu par Caravelle dans Arcole s'est opérée sans effet sur son caractère contrôlant au sens du droit des concentrations. Caravelle détient en effet des droits de veto inchangés notamment sur les décisions prises en assemblée générale extraordinaire et sur la modification de ses statuts.

² Voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence 09-DCC-13 du 16 juin 2009 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Giraud CEE et Giraud Sidérurgie par la société Geodis et les décisions de la Commission européenne COMP/M.5096, RCA / MAV CARGO, du 25 novembre 2008, COMP/M.5480, Deutsche Bahn / PCC Logistics, du 12 juin 2009 et COMP/M.5877, GEODIS/GIRAUD, du 14 juillet 2010.

de marchandises pouvait être envisagée, selon que le transport s'opère par train, par route, par voie navigable ou par pipeline.

8. Au sein du transport routier de marchandises, plusieurs sous-segmentations ont été envisagées selon : (i) le caractère domestique ou transfrontalier³, (ii) le type d'offres proposées (transport dédié, transport par camions complets, transport par lot ou groupes de lots et messagerie)⁴, (iii) la nature des produits transportés (transport de matières dangereuses, transport de produits sous température dirigée)⁵ et (iv) le mode de conditionnement (transport de marchandises conditionnées, transport de marchandises en vrac)⁶.
9. Au cas d'espèce, Caravelle, via Ducros Express et Girard, et les sociétés cibles sont simultanément actives sur les marchés du transport routier domestique et international de marchandises et, pour le transport routier domestique de marchandises, le transport par lot ou groupe de lots et, comme il sera développé ci-après, la messagerie.
10. S'agissant plus spécifiquement de la messagerie, cette activité consiste en l'acheminement de documents ou de colis de moins de 3 tonnes, provenant de différents chargeurs et adressés à différents destinataires⁷. Elle se distingue du transport traditionnel en raison d'opérations intermédiaires de tri, groupage et dégroupage, consistant à réunir ou à scinder les envois de marchandises, en provenance de plusieurs expéditeurs et à l'adresse de plusieurs destinataires.
11. Au sein de cette activité, les autorités de concurrence⁸ opèrent une segmentation entre les documents et les colis. Les parties proposent uniquement des services de messagerie de colis, activité pour laquelle différentes segmentations ont été envisagées. En effet, outre, la distinction entre messagerie nationale et internationale⁹, l'Autorité de la concurrence¹⁰ distingue trois types de services : la messagerie traditionnelle (délai de livraison de 24 à 72 heures sur le territoire national), la messagerie rapide (enlèvement avant 18 heures pour une livraison en principe le lendemain avant 18 heures sur le territoire national mais les délais ne sont pas garantis) et la messagerie express (enlèvement avant 18 heures pour une livraison le lendemain avant 12 ou 13 heures sur le territoire national avec différents niveaux de garantie sur les délais et une possibilité de suivi par le client).
12. Par ailleurs, les autorités de concurrence¹¹ distinguent entre les activités de livraison de professionnels à professionnels (« BtoB »), de professionnels à particuliers (« BtoC »), de

³ Voir la décision 09-DCC-13 précitée.

⁴ Voir notamment les lettres du ministre de l'économie C 2006-130 du 7 décembre 2006 Butler Capital Partners / Sernam et C 2005-36 du 6 janvier 2006 relative à une concentration dans le secteur de l'entreposage frigorifique et la décision de l'Autorité de la concurrence 09-DCC-74 du 14 décembre 2009 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Lovefrance SAS par la société Groupe Berto.

⁵ Voir les lettres du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie C 2004-85 du 2 septembre 2004 relative à une concentration dans le secteur des transports routiers de produits pétroliers, C 2005-116 du 9 décembre 2005 relative à une concentration dans le secteur du transport routier de marchandises sous température dirigée et C 2005-36 précitées et la décision de l'Autorité de la concurrence 11-DCC-33 du 24 février 2011 relative à la prise de contrôle exclusif de la société SAS Transports Roger et Cie et du fonds de commerce de la société Renaud Distribution par la société Transport G Gautier.

⁶ Voir la décision 09-DCC-13 précitée et la lettre C 2005-110 en date du 29 novembre 2005 relative à une concentration dans les secteurs du transport routier de marchandises et de la logistique.

⁷ Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'emploi C 2007-70 du 4 juillet 2007, relative à une concentration dans le secteur des transports routiers de marchandises.

⁸ Voir notamment la lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie C 2006-14 du 2 mars 2006, relative à une concentration dans le secteur de la messagerie et les décisions de la Commission européenne COMP/M.3925 UPS / LYNX du 23 septembre 2005 et COMP/M.5152 Posten AB/Post Danmark A/S du 21 avril 2009.

⁹ Voir notamment la décision de la Commission COMP/M.5152 précitée et les décisions de l'Autorité 09-DCC-40 et 10-DCC-26 précitées.

¹⁰ Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence 09-DCC-40 du 4 septembre 2009 relative à l'acquisition par Geodis d'agences commerciales Cool Jet et 10-DCC-26 du 26 mars 2010 relative à l'acquisition par Geodis de Ciblex et la décision de la Commission européenne COMP/M. 1405, TNT Post Group/ JET Services du 15 février 1999.

¹¹ Voir notamment les décisions de la Commission COMP/M.1371 La Poste /Denkhaus du 26 février 1999 et COMP/M.5152 précitée et la décision de l'Autorité 10-DCC-26 précitée.

particuliers à professionnels (« CtoB ») et entre particuliers (« CtoC »). Pour la messagerie express domestique de colis BtoB, plusieurs segmentations peuvent être envisagées, selon le type de colis (monocolis ou multicolis¹²) ou selon le poids des colis (plus ou moins 30 kg).

13. La question de la segmentation des marchés peut toutefois être laissée ouverte, dans la mesure où, quelle que soit l'hypothèse retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

2. MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

14. En ce qui concerne la dimension géographique de ces marchés, la pratique décisionnelle française¹³ et européenne¹⁴ a considéré que le marché du transport routier de marchandises et ses segmentations revêtent généralement une dimension nationale et évoluent vers une dimension européenne¹⁵.
15. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente décision.

B. LE COMMISSIONNEMENT DE TRANSPORT

16. Selon les autorités de concurrence française et européenne, l'activité de commissionnement de transport ou « *freight forwarding* » se définit comme « *l'organisation du transport de marchandises (pouvant inclure, outre le transport lui-même, divers autres services, tels que le dédouanement ou le magasinage) pour le compte de clients en fonction de leurs besoins* »¹⁶. Au sein du commissionnement de transport, les autorités de concurrence ont considéré¹⁷ une segmentation plus fine de ce marché selon (i) le mode de transport utilisé soit par voie aérienne, maritime ou terrestre (incluant le transport ferroviaire et routier) ou selon (ii) le caractère national ou international du transport.
17. La Commission européenne¹⁸ considère que le marché du commissionnement de transport revêt une dimension géographique nationale, compte tenu notamment de l'existence de barrières linguistiques et réglementaires, même si elle n'exclut pas une définition plus large au niveau de l'Espace Economique Européen.
18. En l'espèce, la question de la segmentation de ce marché comme celle de sa délimitation géographique peuvent être laissées ouvertes dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées quelle que soit l'hypothèse retenue.

¹² Voir notamment la décision de la Commission COMP/M.1371 précitée et la lettre du ministre C 2006-14 précitée.

¹³ Voir notamment les décisions de l'Autorité 09-DCC-40 et 10-DCC-26 précitées.

¹⁴ Voir notamment les décisions de la Commission COMP/M.1371 et COMP/M.1405 précitées.

¹⁵ Voir notamment les décisions de l'Autorité 09-DCC-74 et 09-DCC-13 précitées et la décision COMP/M. 5877 précitée.

¹⁶ Voir notamment les décisions de la Commission COMP/M.4045, Deutsche Bahn/Bax Golbal, du 22 décembre 2005, COMP/M.5480 et COMP/M.5877 précitées ainsi que la décision de l'Autorité de la concurrence n° 09-DCC-40 précitée.

¹⁷ Voir notamment les décisions de la Commission européenne COMP/M.5096, RCA/MAV CARGO, du 28 novembre 2008 et COMP/M.5480 et COMP/M.5877 précitées et la décision de l'Autorité 09-DCC-40 précitée.

¹⁸ Voir notamment les décisions de la Commission COMP/M.4045, COMP/M.5480 et COMP/M.5877 précitées et la décision de l'Autorité 09-DCC-40 précitée.

C. LA LOGISTIQUE

19. La pratique décisionnelle française a défini les services de logistique comme associant « *les différents maillons d'une chaîne d'approvisionnement de marchandises entre un point d'origine et un point d'arrivée, et ce afin de gérer de manière optimale le flux et le stockage desdites marchandises. Cette activité peut s'assimiler à une offre globale, dans la mesure où elle combine un ensemble de services tels que, notamment, le stockage, l'inventaire des stocks, la prise de commande et le transport de marchandises en un temps et un lieu définis par le client* »¹⁹. S'il n'est pas nécessaire de segmenter le marché des services logistiques par catégorie de produits, l'existence de marchés distincts pour certains produits particuliers, comme les produits « grand froid », a été reconnue²⁰.
20. En ce qui concerne la définition géographique du marché, la pratique décisionnelle a considéré²¹ que le marché des services de logistique est de dimension nationale, au regard des contraintes réglementaires et linguistiques existantes.
21. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations à l'occasion de la présente décision.

III. Analyse concurrentielle

A. EFFETS HORIZONTAUX

1. MARCHÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

22. Caravelle et les sociétés cibles sont simultanément actives sur le marché du transport routier de marchandises et plus précisément sur les marchés du transport routier international de marchandises, du transport routier domestique de marchandises, du transport routier domestique de marchandises par lot ou groupe de lots et sur certains marchés de la messagerie.

¹⁹ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence 10-DCC-48 du 2 juin 2010 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Amonite SAS par la société Manuloc SA et 11-DCC-79 du 16 mai 2011 relative à la prise de contrôle conjoint de Transcosatal Finances par les sociétés Satar, Chabas et STEF-TFE Transport.

²⁰ Voir notamment la lettre C 2005-36 précitée et la décision de l'Autorité 11-DCC-79 précitée.

²¹ Voir notamment les décisions de la Commission européenne COMP/M.3492, Exel / Tibbet & Britten, du 3 août 2004 et COMP/M.3496 TNT Forwarding Holding / Wilson logistics du 2 août 2004 et la décision de l'Autorité 11-DCC-79 précitée.

23. Selon les estimations des parties²², leurs parts de marché seront inférieures à [0-5] % sur les différents marchés du transport routier de marchandises. S'agissant plus spécifiquement de la messagerie, la part de marché de la nouvelle entité demeurera inférieure à [10-20] % quelle que soit la segmentation des marchés retenue.
24. En outre, sur les marchés de la messagerie, la nouvelle entité fera face à des opérateurs importants tels, sur les marchés de la messagerie express, le groupe La Poste (notamment Exapaq), Tatex, Sernam, Geodis ou TNT et sur les marchés de la messagerie traditionnelle, le groupe La Poste, Geodis, Schenker Joyau, Dachser ou Heppner. Sur les autres marchés des transports routiers de marchandises, les concurrents des parties sont Norbert Dentressangle, Geodis ou Gefco.
25. L'opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les marchés du transport routier de marchandises, quelles que soient les segmentations considérées.

2. MARCHÉ DU COMMISSIONNEMENT DE TRANSPORT

26. Caravelle, via Ducros Express et Girard, et les sociétés cibles sont simultanément actives sur le marché national du commissionnement de transport routier domestique. Les parties indiquent que la part de marché des sociétés cibles du groupe Mory est inférieure à 5 %²³, que celle de Caravelle est marginale et n'est donc pas de nature à augmenter sensiblement la part de marché des sociétés cibles et que, par conséquent, celle de la nouvelle entité sur ce marché demeurera inférieure à [5-10] %.
27. En outre, ce marché est particulièrement atomisé avec un nombre important d'entreprises²⁴. Ainsi, les parts de marché de chacun des principaux opérateurs du marché, à savoir Geodis, Norbert Dentressangle, Gefco, DHL Freight et le groupe Mory ne dépassent pas les 5 %.
28. L'opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché français des services de logistique.

3. MARCHÉS DE LA LOGISTIQUE

29. Caravelle, via Ducros Express et, très marginalement, Girard-Agediss, et les sociétés cibles sont simultanément actives sur le marché français des services de logistique. Leurs parts de marché sont évaluées²⁵ par les parties à [0-5] % pour Caravelle²⁶ et [0-5] % pour les sociétés

²² Pour le transport routier, les estimations des parties sont basées sur l'étude EAE Transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, l'étude du Commissariat général au développement durable « Transports routiers de marchandises au premier trimestre 2010 » n°130 de juillet 2010 et les données INSEE Pour la messagerie, voir notamment l'étude Xerfi Messagerie et fret express, Analyse du marché – Prévisions 2011, Forces en présence publiée en février 2011, l'enquête annuelle d'entreprises du transport (dernière version en 2007) et l'étude trimestrielle publiée par le Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du logement (« La messagerie au premier trimestre 2011 », Chiffres & Statistiques, n°223, Juin 2011).

²³ Les parties précisent que l'Autorité de la concurrence a évalué, dans sa décision n°09-DCC-40, la part de marché de l'ensemble du groupe Mory sur le marché national du commissionnement de transport routier domestique entre 0 et 5 %.

²⁴ Voir la décision de l'Autorité 09-DCC-40 précitée.

²⁵ Les estimations des parties sont basées sur Logistiques Magazine de décembre 2009 (n° 145, p. 26) et l'étude Xerfy de juin 2010 « Les prestataires logistique en France, Quelles mutations de la chaîne logistique externalisée à l'horizon 2012 ? ». Caravelle a envisagé l'hypothèse la plus conservatrice pour la valeur globale du marché. Par ailleurs, les données des parties ne comprennent que les services de logistique externalisés et n'intègrent donc pas les services de logistiques effectués en intragroupe.

²⁶ Caravelle n'a pas été en mesure de déterminer le chiffre d'affaires réalisé par Girard-Agediss sur le marché français des services de logistique dans la mesure où ce chiffre d'affaires n'est pas distingué de celui réalisé sur le marché français du transport routier de

cibles du groupe Mory. La part de marché de la nouvelle entité sera donc très faible et celle-ci fera face à la concurrence d'opérateurs importants tels que Nobert Dentressangle, Kuehne + Nagel, DHL ou encore Schenker Joyau.

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

B. EFFETS VERTICAUX ET CONGLOMÉRAUX

31. Conformément à la pratique décisionnelle de l'Autorité, l'existence d'effets verticaux ou congloméraux liés à une opération de concentration suppose que la nouvelle entité détienne une position forte sur un marché à partir duquel elle pourrait faire jouer un effet de levier.
32. En l'espèce, les parts de marché de la nouvelle entité sont trop faibles pour emporter des effets verticaux ou congloméraux négatifs sur les marchés concernés.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 11-157 est autorisée.

La vice-présidente,

Françoise Aubert

© Autorité de la concurrence

marchandises. Caravelle a adopté la position la plus conservatrice possible en affectant l'ensemble du chiffre d'affaires que Girard-Agediss réalise sur le marché français du transport routier de marchandises au marché français des services de logistique.