



**Décision n° 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**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 8 avril 2011, relatif à la prise de contrôle conjoint de Transcosatal Finances par les sociétés Satar, Chabas et STEF-TFE Transport, formalisé par un protocole d'accord en date du 22 mars 2011 ;

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. STEF-TFE Transport (ci-après « STT ») est une filiale du groupe STEF-TFE, logisticien du froid spécialisé dans la logistique et le transport de produits sous température dirigée négative et positive. Les prestations relatives au transport des produits sous température dirigée sont réalisées par STT, sous la marque TFE pour les produits alimentaires frais et surgelés et sous la marque Tradimar pour les produits de la mer. Les prestations relatives à la logistique des produits sous température dirigée sont réalisées sous la marque STEF. Le groupe STEF-TFE est également actif dans le secteur des systèmes d'information, au travers de sa filiale Agrostar et dans le secteur du transport maritime via sa filiale STIM d'Orbigny. STEF-TFE est contrôlé conjointement par les entités représentant le management (Atlantique Management), les salariés (Fonds commun de placement des salariés) et la famille Lemor (UEF et SELF), ces entités ne disposant d'aucune autre participation.
2. Satar est une entreprise de transport routier de marchandises dont le périmètre d'activités couvre, outre le transport au sens étroit, les activités de commissionnaire de transport et d'affréteur. Satar est notamment actif dans le transport sous température dirigée, particulièrement pour la filière des fruits et légumes. Satar est contrôlée indirectement par

Monsieur Rémy et Madame Françoise Garnier à travers les sociétés International Service Conseil SARL et Hermes Investissement SAS.

3. Chabas est la société mère d'un groupe familial actif dans le secteur du transport et de la logistique de marchandises, spécialisé dans les produits sous température dirigée.
4. Transcosatal Finances (ci-après « TSFI »), à travers ses filiales, est active dans le transport routier de marchandises sous température dirigée et spécialisée dans le transport de fruits et légumes. TSFI était, antérieurement à la présente opération, contrôlée exclusivement par la société SEA Invest, qui détenait 65,65 % de son capital, le reste étant détenu par STEF-TFE.
5. Aux termes du protocole d'accord du 22 mars 2011, STEF-TFE, Satar et Chabas s'engagent à constituer une société anonyme à conseil d'administration dont le capital sera réparti à parts égales entre les sociétés mères. L'entreprise commune devra acquérir 100 % des actions de TSFI. Les actions de TSFI détenues actuellement par STEF-TFE seront transférées à la société commune par voie d'apport d'actifs.
6. Selon le protocole d'accord, le conseil d'administration de la société commune comprendra 4 membres : un représentant de chaque actionnaire et un président qui sera l'actuel président de Satar. Conformément au protocole d'accord, les décisions stratégiques de la société commune devront être prises à l'unanimité des membres de son conseil d'administration. Ces décisions stratégiques concerneront notamment, les acquisitions futures, les investissements, l'élaboration du business plan et la nomination/révocation du directeur général des filiales. Compte tenu de ce qui précède, il y a lieu de considérer qu'à l'issue de l'opération notifiée, TSFI sera conjointement contrôlée par STEF-TFE, Satar et Chabas.
7. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle conjoint de Transcosatal Finances par les sociétés Satar, Chabas et STEF-TFE Transport, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce. Les entreprises concernées ont réalisé ensemble un chiffre d'affaires hors taxes consolidé sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros au dernier exercice clos (STEF-TFE : 1,98 milliard d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2009 ; Satar : 81 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2010 ; Chabas : 82 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2009 ; TSFI : 60 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 (STEF-TFE : 1,45 milliard d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2009 ; Satar : 81 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2010 ; Chabas : 79 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2009 ; TSFI : 59,8 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**

8. Eu égard aux activités exercées par les parties, la présente opération emporte des chevauchements horizontaux dans le secteur du transport de marchandises et plus spécifiquement sur le marché du transport routier sous température dirigée.

9. Par ailleurs, le groupe STEF-TFE est actif sur les marchés des services de logistique qui présentent un lien de connexité avec l'activité de transport de marchandises. Ces marchés seront donc étudiés au titre de l'analyse des effets congloméraux.

#### A. LES MARCHÉS DE PRODUITS

10. Les autorités de concurrence, tant nationale qu'européenne<sup>1</sup>, ont distingué le marché de l'organisation du transport de marchandises pour le compte de clients en fonction de leurs besoins (« *freight forwarding* ») de celui du transport de marchandises proprement dit. Sur le premier marché, les opérateurs proposent des offres groupées de services pouvant inclure, outre le transport lui-même, des services tels que le dédouanement ou le magasinage. Sur le second, les prestations sont limitées au mouvement physique de biens et aux services nécessaires à ce mouvement physique. Les prestations n'incluent pas de services tels que le magasinage par exemple.
11. Par ailleurs, l'Autorité de la concurrence a rappelé<sup>2</sup> que les services logistiques ne doivent pas être confondus avec l'organisation de transport de marchandises. En effet, même s'ils peuvent inclure des prestations de transport de marchandises et des services annexes, les services logistiques sont, avant tout, centrés sur la gestion des flux.

#### 1. LES MARCHÉS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

12. La pratique décisionnelle considère que les différents modes de transport de marchandises ne sont généralement pas substituables entre eux<sup>3</sup>. Le choix d'un mode de transport est, en effet, contraint par certains facteurs tels que l'emplacement géographique du client ou la nature des biens transportés. En outre, chaque mode de transport présente des caractéristiques spécifiques liées, notamment, aux structures de coûts et à la durée du transport. Ainsi, les autorités de concurrence opèrent une distinction entre le transport aérien, le transport maritime et le transport terrestre de marchandises, ce dernier étant subdivisé entre transport par train, par route, par voie navigable et par pipeline<sup>4</sup>.
13. En l'espèce les parties sont simultanément actives dans le secteur du transport routier. En outre, STEF-TFE est également actif, dans le secteur du transport maritime, qui sera pris en compte au titre des effets congloméraux.
14. S'agissant plus spécifiquement du transport routier de marchandises, les autorités de concurrence ont envisagé plusieurs segmentations de marché, en distinguant entre le transport domestique et le transport transfrontalier, en fonction du type d'offres proposées, en fonction du mode de conditionnement des produits transportés ou encore de la nature des produits transportés.
15. L'Autorité a ainsi envisagé de distinguer le transport routier domestique du transport routier transfrontalier de marchandises dans la mesure où les conditions de concurrence tendraient à

---

<sup>1</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne n°COMP/M.M.5096 RCA/MAV CARGO du 25 novembre 2008, ainsi que la décision de l'autorité de la concurrence n°09-DCC-13 du 16 juin 2009.

<sup>2</sup> Voir la décision n°09-DCC-13 précitée.

<sup>3</sup> Voir notamment les décisions n°COMP/M.5096 et n°09-DCC-13 précitées.

<sup>4</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne COMP/M.4746 Deutsche Bahn/EWS du 6 novembre 2007.

être homogènes à l'intérieur d'un pays donné, tandis que le transport transfrontalier implique généralement la participation d'opérateurs de différents pays, entre lesquels les conditions de concurrence ne sont pas nécessairement similaires<sup>5</sup>.

16. La pratique décisionnelle nationale a aussi envisagé une segmentation du transport routier selon le type d'offres proposées<sup>6</sup>. Quatre activités ont ainsi été identifiées : (i) le transport dédié (qui consiste en la location de camions avec chauffeurs à des chargeurs, qui gardent ainsi la maîtrise de l'organisation des livraisons, dans un périmètre géographique réduit), (ii) le transport routier par camion complet (le camion est affrété directement par les chargeurs dans le cadre de contrats traités opération par opération), (iii) le transport par lot ou groupes de lots (qui consiste à collecter des produits, éventuellement auprès de plusieurs clients, dans une zone géographique déterminée, à les regrouper et à les acheminer vers les destinataires d'une même région) et (iv) la messagerie (qui consiste à assurer le transport d'envois constitués de colis de moins de trois tonnes, provenant de différents chargeurs et adressés à différents destinataires).
17. La pratique décisionnelle nationale a également envisagé de distinguer le transport routier de marchandises conditionnées de celui des marchandises en vrac<sup>7</sup>.
18. Enfin, les autorités de concurrence ont délimité des marchés spécifiques pour certains produits particuliers. Elles ont en particulier relevé l'existence de marchés de transport routier de matières dangereuses<sup>8</sup> et de transport routier de marchandises sous température dirigée<sup>9</sup>. En l'espèce, l'opération emporte un chevauchement sur le marché du transport routier de marchandises sous température dirigée, l'ensemble des entreprises concernées étant actives dans ce secteur.
19. Bien qu'elles mettent en doute la pertinence d'une segmentation additionnelle en fonction de la catégorie des produits transportés (fruits et légumes, produits carnés, produits laitiers, etc.), les parties notifiantes ont également proposé une analyse des marchés du transport routier domestique et transfrontalier des fruits et légumes sous température dirigée puisque c'est sur le segment du transport routier de fruits et légumes que sont principalement actives TSFI, Satar et Chabas.
20. En tout état de cause, en l'absence de problème de concurrence, il n'y a pas lieu de remettre en cause les délimitations retenues par la pratique décisionnelle à l'occasion de la présente opération.

## 2. LE MARCHÉ DES SERVICES LOGISTIQUE

21. Les autorités de concurrence nationales ont observé que les services de logistique associent 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

---

<sup>5</sup> Voir la décision n°09-DCC-13 précitée.

<sup>6</sup> Voir notamment les lettres du ministre de l'économie n°C2005-36 du 6 janvier 2006 et n°C2007-70 du 4 juillet 2007, ainsi que la décision de l'Autorité de la concurrence n°09-DCC-13 précitée.

<sup>7</sup> Voir notamment la lettre du Ministre de l'économie, des finances et de l'industrie n°C2005-110 en date du 29 novembre 2005 aux conseils de la société Norbert Dentressangle, relative à une concentration dans les secteurs du transport routier de marchandises et de la logistique.

<sup>8</sup> Lettre du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie n°C2004-85 en date du 2 septembre 2004 aux conseils de la société Charles André, relative à une concentration dans le secteur des transports routiers de produits pétroliers.

<sup>9</sup> Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie n°C2005-36 du 6 janvier 2006, au conseil de la société STEF-TFE, relative à une concentration dans le secteur de l'entreposage frigorifique.

elle combine un ensemble de services tels que, notamment, le stockage, l'inventaire des stocks, la prise de commandes et le transport de marchandises en un temps et un lieu définis par le client<sup>10</sup>.

22. La pratique décisionnelle nationale a par ailleurs retenu l'existence d'un marché des services de logistique relatifs aux produits « grand froid », distincts des autres prestations de logistique<sup>11</sup>. La catégorie « grand froid » regroupe les produits qui doivent être conservés sous température dirigée négative tel que les produits congelés, les produits surgelés et les crèmes glacées. Les produits « grand froid » se distinguent des produits « frais » en raison d'une température de conservation beaucoup plus basse (inférieure ou égale à -12°C pour les produits congelés ou à -18°C pour les produits surgelés) et de durées de conservation plus longues qui nécessitent des techniques et un savoir-faire spécifiques.
23. Dans le prolongement de cette pratique décisionnelle, un marché distinct des services de logistique relatifs aux produits « frais » pourrait également être envisagé. La catégorie « frais » regroupe les produits qui doivent être conservés sous température dirigée positive et notamment les fruits et légumes. Les parties précisent que l'entreposage de fruits et légumes frais intervient principalement dans des contextes spécifiques, à savoir : l'entreposage à court terme (moins de 24 heures) faisant partie de la prestation de transport ; l'entreposage de fruits et légumes pour contrôler le processus de maturation (notamment fruits et légumes importé ou exotiques, tels que les bananes) qui s'inscrit dans le cadre des activités de manutention portuaire ; l'entreposage et le conditionnement au point de départ du transport ainsi que l'entreposage au point d'arrivée du transport, qui seraient assurés par les clients des entreprises de transport. En tout état de cause, en l'absence de problème concurrentiel, la définition précise du marché pertinent peut être laissée ouverte.
24. En l'espèce, seul STEF-TFE est notablement active sur les marchés des services de logistique et notamment relatifs aux produits « frais » et « grand froid »<sup>12</sup>.

## **B. DÉLIMITATION GÉOGRAPHIQUE DES MARCHÉS**

### **1. LES MARCHÉS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

25. La pratique décisionnelle<sup>13</sup> considère généralement que les marchés du transport routier de marchandises et leurs éventuels segments revêtent une dimension nationale malgré une tendance à l'eupéanisation. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente décision.

---

<sup>10</sup> Voir notamment les lettres du ministre n°C2005-36 et n°C2005- 110 précitées, ainsi que la décision de l'Autorité de la concurrence n°09-DCC-13.

<sup>11</sup> Voir la lettre du ministre n°C2005-36 précitée.

<sup>12</sup> L'activité de logistique de Satar est extrêmement marginale et correspond à moins de 2 % de son chiffre d'affaires. Chabas est pour sa part absent de ce secteur.

<sup>13</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne IV/M.1405 TNT Post Group/Jet Services du 15 février 1999, la lettre du ministre de n°C2005- et la décision de l'Autorité de la concurrence n°09-DCC-13 précitée.

## 2. LE MARCHÉ DES SERVICES LOGISTIQUES

26. Selon la pratique décisionnelle, le marché des services logistiques est de dimension nationale<sup>14</sup>. S'agissant plus précisément du marché des services de logistique relatifs aux produits « grand froid », les autorités de concurrence nationale ont retenu une dimension régionale<sup>15</sup>.
27. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente décision.

### III. Analyse concurrentielle

#### A. ANALYSE DES EFFETS HORIZONTAUX

28. S'agissant du transport routier domestique de marchandises sous température dirigée, selon les estimations des parties, les parts de marché en valeur et en volume des entreprises concernées sont les suivantes<sup>16</sup> :

Transporteur	Valeur (en millions d'euros)	PDM en valeur	Volume en (k tonnes)	PDM en volume
STT	[...]	[10-20] %	[...]	[10-20] %
SATAR	[...]	[0-5] %	[...]	[0-5] %
CHABAS	[...]	[0-5] %	[...]	[0-5] %
TSFI	[...]	[0-5] %	[...]	[0-5] %
<b>Sous-Total</b>	<b>1.065,8</b>	<b>21,3 %</b>	<b>9.678</b>	<b>18,5 %</b>

29. Sur le segment plus restreint du transport routier domestique de fruits et légumes sous température dirigée, selon les estimations des parties, les parts de marché sont les suivantes :

<sup>14</sup> Voir notamment la décision du ministre de l'économie C2005-110 et de la décision de la Commission européenne COMP/M.2831 précitées.

<sup>15</sup> Voir la lettre du ministre n°C2005-36 précitée.

<sup>16</sup> La taille du marché en valeur s'appuie sur une estimation de l'Union Nationale du Transport Frigorifique (UNTF) pour l'année 2007. Les parties ont indiqué ne pas disposer de sources plus récentes. Elles estiment que le marché est resté relativement stable entre 2007 et 2009 et que cette donnée peut être utilisée comme base pour l'année 2009. La taille du marché en volume s'appuie sur une statistique du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transport et du Logement (MEDDTL) qui se rapportent à l'année 2008 (enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises).

Transporteur	Valeur en millions d'euros	PDM en valeur	Volume en kilo tonnes	PDM en volume
STT	[...]	[0-5] %	[...]	[0-5] %
SATAR	[...]	[5-10] %	[...]	[5-10] %
CHABAS	[...]	[0-5] %	[...]	[0-5] %
TSFI	[...]	[5-10] %	[...]	[5-10] %
<b>Sous-Total</b>	171,8	20,1 %	3.252	16,5 %

30. A l'issue de l'opération envisagée, le cumul de l'activité de chacune des sociétés mères avec l'entreprise commune restera inférieur à 19 % en valeur et à 16 % en volume sur le marché du transport routier domestique de marchandises sous température dirigée. Concernant plus précisément le transport routier domestique de fruits et légumes sous température dirigée, la part de marché de chacune des sociétés mères et de la filiale commune sera encore plus faible.
31. Les parties ont également communiquées leurs positions s'agissant du transport transfrontalier de marchandises sous température dirigée. Sur ce segment, selon les estimations fournies<sup>17</sup>, chacune des sociétés mères détiendra avec l'entreprise commune une part de marché inférieure à 16 % à l'issue de l'opération.
32. L'entreprise commune demeurera ainsi confrontée à la concurrence exercée par de nombreuses entreprises sur les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée, parmi lesquelles, notamment, Delanchy, Nobert Dentressangle, STG ou encore Ebrex France.
33. Compte tenu de ces éléments, la présente opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence sur les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée par le biais d'effets horizontaux.
34. Enfin, eu égard à la position modérée de STEF-TFE, Satar et Chabas, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée en raison d'un risque de coordination du comportement des sociétés mères sur ce marché. En effet, une fois la concentration réalisée, celles-ci détiendront ensemble une part de marché inférieure à 22 % en valeur et 19 % en volume quelque soit le segment de marché considéré.

## B. ANALYSE DES EFFETS CONGLOMÉRAUX

35. A l'issue de l'opération, STEF-TFE renforcera sa présence sur les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée. Or le groupe STEF-TFE est également actif sur les marchés de la logistique ainsi que, plus marginalement, sur le marché du transport maritime de marchandises (cette activité représentant [0-5] % de son chiffre d'affaires).

<sup>17</sup> Les parts de marchés ont été calculées sur la base de données Eurostat pour l'année 2009.

36. Le groupe STEF-TFE réalise ainsi [...] millions d'euros dans les services logistiques, soit environ [10-20] % de son chiffre d'affaires global, dont environ [...] millions d'euros pour la logistique « grand froid » (entreposage sous température dirigée négative) et [...] millions d'euros pour la logistique « frais » (entreposage sous température dirigée positive). L'activité de la logistique « frais » en France représente selon les estimations de STEF-TFE 1,6 milliard d'euros, dont 414 millions d'euros correspondent à des prestations externalisées (le reste étant réalisé en interne par les acteurs du secteur). STEF-TFE détient donc selon ses estimations, une part de marché de [30-40] % s'agissant des services de logistique destinés aux produits « frais ». Le groupe STEF-TFE précise cependant qu'il ne propose pas à ce jour de services d'entreposage de fruits et légumes frais, ni de service d'entreposage de fruits et légumes pour contrôler le processus de maturation.
37. STEF-TFE indique en outre que les clients de l'industrie agro-alimentaires lancent généralement des appels d'offres séparés pour les services logistiques et les services de transport. Par conséquent, seuls [10-20] % des clients des services transport de STEF-TFE font également appel à ses services de logistique.
38. Enfin, il convient de relever que, même si la prise de contrôle conjoint de TSFI renforce la présence de STEF-TFE sur les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée, ce renforcement demeure marginal, compte tenu de la faible part de marché détenue par la cible.
39. La présente opération n'est donc pas nature à porter atteinte à la concurrence dans le secteur du transport de marchandise par le biais d'effets congloméraux.

## **DECIDE**

**Article unique** : L'opération notifiée sous le numéro 11-0044 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre