

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 12-DCC-82 du 29 juin 2012
relative à la prise de contrôle exclusif du groupe Ensemble
et de la société FRA par le groupe Autodistribution**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé au service des concentrations le 23 mai 2012 et déclaré complet le 24 mai 2012, relatif à la prise de contrôle exclusif du groupe Ensemble et de la société FRA par le groupe Autodistribution ;

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 Autodistribution, société de tête du groupe Autodistribution, est ultimement contrôlée par un fonds d'investissement appartenant au groupe TowerBrook. Le groupe Autodistribution intervient comme centrale d'achat de pièces de rechange et d'accessoires automobiles pour le compte de distributeurs qui sont ses filiales ou les adhérents de ses réseaux de distribution. Il est par ailleurs actif dans la vente de pièces de rechange et d'accessoires automobiles pour véhicules légers et poids lourds à travers deux réseaux : le réseau AD automobile qui compte 75 distributeurs adhérents et le réseau AD PL qui rassemble 58 distributeurs adhérents. Au total, le groupe Autodistribution exploite 319 points de vente en propre (186 autres points de vente étant exploités par des indépendants adhérents aux réseaux Autodistribution). Le groupe Autodistribution est aussi actif dans le secteur de l'entretien et la réparation de véhicules, à travers 2 200 points de vente indépendants exploitant l'une des enseignes du groupe Autodistribution. Enfin, le groupe Autodistribution propose un certain nombre de services liés à ses activités précédentes, telles que deux portails internet pour la réparation et l'entretien de poids lourds, la formation des membres de ses réseaux, une plateforme d'assistance téléphonique, etc...

2. La société Ensemble, société de tête du groupe Ensemble, contrôle plusieurs sociétés principalement actives dans l'achat et la distribution de pièces de rechanges et d'accessoires automobiles ainsi que dans l'entretien et la réparation automobiles. Le groupe Ensemble exploite au total 17 points de vente sous une enseigne des réseaux Autodistribution. Le groupe Autodistribution détient déjà 20 % du capital et des droits de vote d'Ensemble, les 80 % restant appartenant à M. Jacques Gobillot.
3. La société Fournitures et Réparations Automobiles et industrielles (ci-après « FRA ») est, sous le nom commercial de Tech'Form Conseil, une société spécialisée dans la formation professionnelle sur les métiers de l'automobile, dans les domaines des contrôles de métrologie, des épreuves et contrôles des ponts élévateurs et des contrôles de banc tachygraphe. Cette société est actuellement détenue à 80 % par M. Jacques Gobillot.
4. L'opération, formalisée par une lettre d'intention en date du 14 février 2012, consiste en l'acquisition par le groupe Autodistribution de la totalité du capital et des droits de vote du groupe Ensemble et de la société FRA. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle exclusif du groupe Ensemble et de la société FRA, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
5. Les entreprises concernées ont réalisé ensemble un chiffre d'affaires hors taxes consolidé sur le plan mondial de plus de 75 millions d'euros au dernier exercice clos (groupe TowerBrook: [...] milliards d'euros en 2010 ; Groupe Ensemble et FRA : [...] millions d'euros pour l'exercice clos le 30 septembre 2011). Chacune de ces entreprises a réalisé, en France, un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (groupe TowerBrook: [...] milliards d'euros en 2010 ; Groupe Ensemble et FRA : [...] millions d'euros pour l'exercice clos le 30 septembre 2011). Compte tenu de ces chiffres d'affaires, l'opération ne revêt pas une dimension communautaire. En revanche, les seuils de contrôle relatifs au commerce de détail 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. Définition des marchés pertinents

A. DÉLIMITATION DES MARCHÉS EN TERMES DE PRODUITS ET SERVICES

6. Les parties sont toutes deux grossistes en pièces détachées. A ce titre, elles s'approvisionnent sur les marchés amont en pièces détachées qu'elles revendent sur le marché de la distribution en gros. En outre, elles sont actives au niveau de la distribution au détail, à travers leurs points de vente respectifs.

1. LE MARCHÉ AMONT DE L'APPROVISIONNEMENT EN PIÈCES DE RECHANGE PAR LE CANAL IAM

7. Les grossistes en pièces détachées, comme le groupe Autodistribution, acquièrent celles-ci auprès de constructeurs, équipementiers d'origine et fabricants pour les distribuer ensuite à leurs réseaux ou des réseaux clients. En l'espèce, l'activité d'achat du groupe Ensemble est

marginale puisqu'il s'approvisionne déjà auprès du groupe Autodistribution pour [...] % de ses achats.

8. Dans ce secteur, la pratique distingue en premier lieu un marché de l'approvisionnement en pièces détachées et accessoires automobiles¹.

a) Segmentation selon le canal de distribution

9. Le secteur de la distribution de pièces de rechange est « *organisé autour de deux canaux de distribution assez cloisonnés, ayant respectivement pour fournisseurs les constructeurs, qui ne vendent leurs pièces qu'à leur réseau agréé (« canal constructeur »), et les équipementiers, qui peuvent vendre les pièces fabriquées non seulement aux constructeurs, mais aussi aux distributeurs indépendants. Ces derniers vendent ensuite ces pièces aux réseaux agréés, mais aussi et surtout aux réparateurs indépendants (« canal indépendant »)* »².
10. Les autorités de concurrence nationale et communautaire établissent dès lors une distinction entre les différents canaux de distribution. Elles distinguent d'une part un marché du premier équipement, qui comprend à la fois les ventes faites aux constructeurs automobiles pour l'équipement neuf (OEM – Original Equipment Manufacturer) et pour l'approvisionnement de leurs réseaux de concessionnaires en pièces de rechange (OES – Original Equipment Services) et d'autre part un marché de la revente de pièces de rechange par les revendeurs indépendants (IAM – Independent Aftermarket)³. C'est sur ces marchés IAM que se retrouvent les pièces de rechange distribuées par des réseaux de grande distribution ou de spécialistes de l'entretien de véhicules⁴. Ainsi, « *les équipementiers qui fabriquent les pièces destinées à la première monte peuvent vendre aux constructeurs les pièces destinées au rechange, en vue de leur revente, mais peuvent aussi approvisionner directement des grossistes du canal indépendant (fréquemment appelé « IAM » pour Independent Aftermarket), qui les revendent à leur tour à des réparateurs le plus souvent indépendants* »⁵.
11. En l'espèce, les parties à l'opération exercent une activité d'approvisionnement en pièces de rechange: le groupe Autodistribution agit comme centrale d'achat pour les distributeurs de son groupe ainsi que pour des distributeurs indépendants adhérents aux réseaux du Groupe Autodistribution, dont le groupe Ensemble qui réalise déjà [...] % de ses approvisionnements auprès du groupe Autodistribution.

¹ Lettre du ministre de l'économie du 20 mars 2003 au conseil de la société Feu Vert relative à une concentration dans le secteur de la réparation, de l'entretien et de la vente de pièces détachées et d'accessoires automobiles.

² Autorité de la concurrence, Comment dynamiser la concurrence dans le secteur de l'après-vente automobile, Document de consultation publique sur le fonctionnement de la concurrence dans les secteurs de l'entretien et la réparation automobile et de la fabrication de pièces détachées pour véhicules (Instruction de la décision n° 11-SOA-01 du 30 juin 2011).

³ Lettre du ministre de l'économie, du 28 mars 2003 aux conseils de la société Mecaplast relative à une concentration dans le secteur de la fabrication de pièces plastiques destinées à l'équipement automobile.

Décisions de l'Autorité de la concurrence n°11-DCC-21 du 14 février 2011 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Parfib par la société Plastiques du Val de Loire, n°11-DCC-60 du 12 avril 2011 relative au rachat de Société des Polymères Barre-Thomas par la société Cooper-Standard Automotive France ; n°11-DCC-111 du 25 juillet 2011 relative à la prise de contrôle exclusif de Mark IV Systèmes Moteurs SAS par Sogefi SpA.

Décisions de la Commission européenne n° COMP/M.360 Arvin / Sogefi du 23 août 1993 ; n°COMP/M.1245 Valéo / ITT Industries du 30 juillet 1998 ; n°COMP/M.2939 JCI / Bosch / VB Autobatterien JV du 18 octobre 2002.

⁴ Lettre du ministre de l'économie du 21 février 2002 au conseil du groupe Mann + Hummel relative à une concentration dans le secteur de l'équipement automobile.

Décision de la Commission européenne n°COMP/M.2535 Sogefi / Filtrauto du 29 octobre 2001.

⁵ Autorité de la concurrence, Comment dynamiser la concurrence dans le secteur de l'après-vente automobile précité.

b) Segmentation selon le type de pièces

12. En matière de pièces détachées de rechange, la pratique nationale a envisagé de reprendre une segmentation établie par le règlement communautaire n° 1400/2002⁶ selon lequel « *les pièces détachées de rechange et accessoires automobiles sont regroupées dans différentes catégories de produits. Le règlement distingue tout d'abord les pièces d'origine qui sont les pièces fabriquées par le constructeur automobile lui-même ou pour son compte ou par des équipementiers fabricants spécialisés en pièces détachées selon les spécifications et les normes de production fournies par le constructeur. Il distingue ensuite les pièces de qualité équivalente qui ne sont pas fabriquées sur la chaîne d'origine mais dont les composants sont de qualité équivalente ou supérieure. Les autres pièces détachées de rechange constituent une troisième et dernière catégorie. Les accessoires automobiles ne sont quant à eux pas considérés comme des pièces détachées* »⁷.
13. En l'espèce, la question de la délimitation précise de ce marché peut toutefois être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit l'hypothèse retenue, l'analyse concurrentielle demeurera inchangée.

c) Segmentation selon le type de véhicule

14. La pratique nationale et communautaire a également envisagé de segmenter les marchés de produits en fonction du type de véhicule dans lequel la pièce est au final intégrée. Elle a ainsi distingué les marchés de pièces destinées aux véhicules de tourisme et commerciaux légers d'une part et les marchés de pièces destinées aux poids lourds d'autre part⁸.
15. En l'espèce, les parties s'approvisionnent en pièces destinées à la fois aux véhicules légers et aux poids lourds.
16. L'opération sera donc analysée sur le marché des pièces de rechanges pour véhicules légers vendus par les IAM d'une part et des pièces de rechanges pour poids lourds vendus par les IAM d'autre part.

2. LES MARCHÉS DE LA DISTRIBUTION DE PIÈCES DÉTACHÉES AUTOMOBILES

17. Au niveau de la distribution de pièces détachées, la pratique antérieure⁹ a relevé que les entreprises du secteur automobile distribuent des pièces de rechange et accessoires soit au stade du gros, soit à celui du détail. Les pièces de rechange indispensables au fonctionnement du véhicule, principalement fournies par les constructeurs ou les fabricants équipementiers de l'industrie automobile sous l'appellation « pièces d'origine » peuvent tout d'abord être distinguées des simples accessoires pour automobiles.

⁶ Règlement (CE) n°1400/2002 de la Commission du 31 juillet 2002 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile. Il a été remplacé par le Règlement (CE) n°461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile.

⁷ Lettre du 20 mars 2003 précitée.

⁸ Décisions de la Commission européenne n°COMP/M.3789 Johnson Controls / Robert Bosch / Delphi Sli du 29 juin 2005 ; n°COMP/M.3972 Trw Automotive / Dalphi Metal España du 12 octobre 2005.

Décision n°11-DCC-60 précitée.

⁹ Lettres du ministre de l'économie du 25 octobre 2002 au conseil de la société GGBA relative à une concentration dans le secteur de la concession automobile ; du 8 novembre 2002 aux conseils de la société RFA Nord, relative à une concentration dans le secteur de la distribution au détail de véhicules automobiles.

a) Les marchés de la distribution en gros de pièces détachées automobiles

18. Au stade du gros, les pièces de rechange sont distribuées par les concessionnaires des réseaux de constructeurs et les grossistes des réseaux de fabricants aux réparateurs agréés par les constructeurs, pour la plupart membres des réseaux de distribution, et aux réparateurs indépendants qui les montent dans le cadre de leurs services de réparation et d'entretien ou les revendent au détail.
19. La pratique reprenait par ailleurs la distinction précitée entre les différents types de pièces établie par la réglementation communautaire.
20. Par analogie avec ce que la pratique a retenu pour les marchés amont, il semble en outre pertinent de distinguer selon le type de véhicules.
21. En l'espèce, les parties à l'opération distribuent des pièces de rechanges aux réparateurs qu'ils détiennent en propre ou qui adhèrent à leurs réseaux dans le cas du groupe Autodistribution.

b) Les marchés de la distribution au détail de pièces détachées automobiles

22. Au stade du détail, la pratique décisionnelle a identifié, dans les secteurs de la distribution de véhicules automobiles¹⁰ et de la distribution de véhicules industriels¹¹, le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles et celui des services d'entretien et de réparation de véhicules. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations en l'espèce.
23. Par ailleurs, au sein de la catégorie des véhicules industriels, la Commission européenne a opéré une distinction entre les poids lourds, d'une part, et les bus et cars, d'autre part¹². S'agissant des camions, la pratique décisionnelle communautaire a de surcroît segmenté le marché en fonction du poids du véhicule entre les utilitaires légers ou « light trucks » (<5 tonnes), les utilitaires moyens ou « medium trucks » (5-16 tonnes) et les poids lourds ou « heavy trucks » (>16 tonnes). La Commission a également considéré qu'il n'était pas pertinent de distinguer au sein du segment des poids lourds entre les « rigid trucks » et les « tractor trucks ». Elle a, en outre, relevé l'existence d'un marché des camions militaires distinct du marché des camions civils. Dans le cadre de la présente opération, la question de la délimitation précise des marchés de la distribution de véhicules industriels peut demeurer ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle étant inchangées quelque soit la segmentation retenue.
24. En l'espèce, les parties sont toutes deux présentes dans le secteur des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels et sur les marchés de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles et des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.

¹¹ *Décision de l'Autorité de la concurrence n°10-DCC-151 du 29 octobre 2010 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Austrasie par le groupe Lenormant.*

¹² *Décisions de la Commission européenne n°COMP/M.1739 Iveco / Fraikin du 3 décembre 1999 ; n°COMP/M.1672 Volvo / Scania du 15 mars 2000 ; n°COMP/M.1890 Volvo / Renault VI du 1^{er} septembre 2000 ; n°COMP/M.4336 Man / Scania du 20 décembre 2006 ; n°COMP/M.5157 Volkswagen / Scania du 13 juin 2008.*

B. DÉLIMITATION GÉOGRAPHIQUE DES MARCHÉS

1. LE MARCHÉ AMONT DE L'APPROVISIONNEMENT EN PIÈCES DE RECHANGE PAR LE CANAL IAM

25. En matière de pièces détachées automobiles, la pratique décisionnelle considère de manière constante que les marchés sont de dimension au moins communautaire, dans la mesure où les fabricants de pièces automobiles exercent leur activité à travers toute l'Europe et où il n'existe pas de standards techniques ou autres barrières réglementaires au commerce au sein de l'Espace économique européen et pas davantage de barrières douanières entre les Etats membres¹³. La pratique a toutefois envisagé, sans le retenir, que certains marchés puissent être de dimension nationale¹⁴ voire régionale¹⁵ pour le canal IAM.
26. En l'espèce toutefois, la question de la délimitation précise de la dimension géographique peut être laissée ouverte, dans la mesure où quelle que soit la solution retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

2. LE MARCHÉ DE LA DISTRIBUTION EN GROS DE PIÈCES DÉTACHÉES AUTOMOBILES

27. En matière de distribution sur le canal IAM, la pratique a retenu jusqu'à maintenant une dimension géographique européenne ou nationale¹⁶, voire régionale¹⁷.
28. En l'espèce toutefois, la question de la délimitation précise de la dimension géographique du marché peut être laissée ouverte, dans la mesure où quelle que soit la solution retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

3. LES MARCHÉS DE LA DISTRIBUTION AU DÉTAIL DE PIÈCES DÉTACHÉES AUTOMOBILES

29. En ce qui concerne les marchés de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles et des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles, la pratique décisionnelle retient une dimension géographique locale, l'analyse s'effectuant généralement au niveau départemental¹⁸. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente opération.
30. S'agissant du marché de la réparation et de la maintenance de poids lourds, la pratique nationale¹⁹ a envisagé une dimension aussi bien départementale que nationale tout en laissant

¹³ Lettre du ministre de l'économie du 7 mars 2003, aux conseils de la société Autodistribution, relative à une concentration dans le secteur de la distribution de pièces de rechange et d'outillage pour les véhicules légers et les poids lourds ; du 28 mars 2003 précitée.

Décisions de l'Autorité de la concurrence n°10-DCC-30 du 7 avril 2010 relative au rachat par le groupe Plastivaloire des actifs de Key Plastics France et Slovaquie dans le cadre d'un plan de cession.

Décisions n°11-DCC-21 ; n°11-DCC-60 précitées.

Décision de la Commission européenne n°COMP/M.1893 Butler Capital / CDC / Axa / Finauto / Autodistribution / Finelist.

¹⁴ Décision de la Commission européenne n°COMP/M.2036 Valéo / Labinal du 4 août 2000 ; n°COMP/M.3789 précitée.

¹⁵ Décision de la Commission européenne n°COMP/M.6063 Itochu / Speedy du 12 mai 2011

¹⁶ Décisions n°COMP/M.2036 ; n°COMP/M.3789 précitées.

¹⁷ Décision n°COMP/M.6063 précitée.

¹⁸ Décisions n°09-DCC-01 ; n°10-DCC-23 ; n°11-DCC-30 précitées

Décisions de l'Autorité de la concurrence n°11-DCC-96 du 8 juillet 2011 relative à l'acquisition par la société Automobiles Franc-comtoises de deux fonds de commerce Dijon et à Marsannay la Côte ; n°11-DCC-130 du 2 septembre 2011 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Gauduel Lyon par By My Car Group.

¹⁹ Lettre du 30 mars 2007 précitée.

Décision n°10-DCC-151 précitée.

ouverte la question de la délimitation géographique précise de ce marché. En l'espèce, l'opération sera analysée au niveau départemental.

III. Analyse concurrentielle

A. LE MARCHÉ AMONT DE L'APPROVISIONNEMENT EN PIÈCES DE RECHANGE PAR LE CANAL IAM

31. Les activités des parties se chevauchent partiellement sur le marché de l'approvisionnement en pièces de rechange par le canal IAM, le groupe Ensemble n'y effectuant que [...] % de ses achats. Le groupe Autodistribution y intervient pour sa part pour le compte de ses points de vente et comme centrale d'achat des adhérents à ses réseaux.
32. Les parties effectuent au total [...] millions d'euros d'achat de pièces de rechange par le canal IAM ([...] millions d'euros pour les véhicules légers et [...] millions d'euros pour les véhicules lourds). Les achats du groupe Ensemble directement sur le marché représentent [...] millions d'euros ([...] millions d'euros pour les véhicules légers et [...] millions d'euros pour les véhicules lourds), soit un incrément limité puisque le groupe Ensemble effectuait déjà [...] % de ses approvisionnements à travers le groupe Autodistribution. En outre, les parties estiment que les achats du groupe Ensemble effectués aujourd'hui indépendamment du groupe Autodistribution le sont en raison de liens particuliers établis au niveau local, qui ne devraient pas être remis en cause à l'issue de l'opération.
33. La partie notifiante n'a pas été en mesure de fournir une évaluation du marché global, européen ou national, de l'approvisionnement en pièces de rechange par le canal IAM. Aussi, en l'absence de statistiques précises, il n'est possible d'apprécier le poids que représente la nouvelle entité en termes d'achats sur les marchés amont de l'approvisionnement qu'en examinant sa part dans les ventes à l'aval, sur un marché de dimension nationale²⁰. Selon les estimations de la partie notifiante, le montant total des ventes de pièces détachées et d'accessoires pour les véhicules légers et les véhicules industriels au détail a atteint 11,8 milliards d'euros en 2010 (9,1 milliards d'euros pour les véhicules légers et 2,7 milliards d'euros pour les véhicules lourds). Les ventes des parties sont, en incluant les distributeurs indépendants affiliés à Autodistribution, de [...] milliards d'euros (dont [...] pour les véhicules légers et [...] millions pour les poids lourds). La part de marché des parties est donc d'environ 10 % quelle que soit le type de véhicule.
34. Les parties n'ont pas été en mesure de fournir des parts de marché sur d'éventuels marchés segmentés selon le type de pièces acquises. Pour autant, le groupe Ensemble n'effectuant que [...] % de ses achats directement sur le marché, l'opération ne conduira qu'à un incrément limité de parts de marché.
35. En conséquence, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés amont de l'approvisionnement.

²⁰ Lettre du 20 mars 2003 précitée.

B. LE MARCHÉ DE LA DISTRIBUTION EN GROS DE PIÈCES DÉTACHÉES AUTOMOBILES

36. Les parties sont l'une et l'autre des grossistes en pièces détachées. Elles n'en distribuent simultanément que sur le marché français et plus particulièrement dans la région Rhône-Alpes, où leurs activités ne se chevauchent que dans les départements de l'Ain (01), de l'Isère (38) et du Rhône (69).
37. La partie notifiante n'ayant pas été en mesure d'établir une distinction selon les catégories de pièces détachées, les parts de marché sont évaluées toutes catégories de pièces confondues.
38. En ce qui concerne la distribution en gros de pièces détachées pour véhicules légers sur le canal IAM, au niveau départemental, les parts de marché des parties seront inférieures à 15 %, soit [10-20] % dans le département de l'Ain, [5-10] % dans le département de l'Isère et [10-20] % dans le département du Rhône. Au niveau de la région Rhône-Alpes, la part de marché de la nouvelle entité sera de [5-10] %.
39. En ce qui concerne la distribution en gros de pièces détachées IAM pour véhicules industriels sur le canal IAM, au niveau départemental, les parts de marché des parties seront inférieures à 20 %. En effet, la nouvelle entité détiendra une part de marché de [10-20] % dans le département de l'Ain, de [10-20] % dans le département de l'Isère et de [10-20] % dans le département du Rhône. Au niveau de la région Rhône-Alpes, la part de marché de la nouvelle entité sera de [10-20] %.
40. En conséquence, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés aval de la distribution en gros des pièces détachées.

C. LES MARCHÉS DE LA DISTRIBUTION DE PIÈCES DÉTACHÉES AUTOMOBILE DE DÉTAIL

41. S'agissant des véhicules automobiles, en ce qui concerne la distribution de pièces de rechange et d'accessoires, les parties indiquent que leurs activités se chevauchent dans les départements de l'Ain (01), de l'Isère (38) et du Rhône (69). La nouvelle entité détiendra des parts de marché de [5-10] % dans l'Ain, de [5-10] % dans l'Isère et de [5-10] % dans le Rhône.
42. En ce qui concerne les services d'entretien et de réparation, les parties indiquent que leurs activités ne se chevauchent que dans le département de l'Ain (01). Elles estiment que leur part de marché y est de [0-5] %, l'acquisition du groupe Ensemble conduisant à un incrément de [0-5] % de parts de marché.
43. S'agissant des véhicules industriels, les parties sont simultanément actives sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels, uniquement dans le département de l'Ain (01). Dans ce département, les parties estiment que leur part de marché est de [5-10] % environ.
44. En conséquence, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés aval de la distribution de véhicules industriels au détail.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 12-065 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre

© Autorité de la concurrence