

Autorité  
de la concurrence



**Décision n° 13-DCC-24 du 1<sup>er</sup> mars 2013  
relative à la prise de contrôle exclusif de la société Anvil Finance  
par le Groupe Charles André**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 25 janvier 2013, relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Anvil Finance par le Groupe Charles André, formalisée par un contrat d'acquisition d'actions en date du 29 novembre 2012 ;

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 Charles André SAS est la société mère d'un ensemble de filiales formant le Groupe Charles André (ci-après « GCA »), détenue à 100 % par la société Fimholog, holding familiale ne détenant pas d'autres participations de nature contrôlante. GCA est actif dans les secteurs du transport routier et de la logistique de produits en vrac, de l'organisation de transport intermodal, de la logistique automobile, du lavage intérieur de citernes et de l'hôtellerie-restauration. GCA est présent dans 15 pays en Europe et au Maroc.
2. La société Anvil Finance (ci-après « Anvil Finance ») est une société holding sans activité opérationnelle, détenant 100 % du capital de la société Walon France SAS, active dans le secteur de la logistique automobile au travers de ses filiales Auto Logistique Services et Transports Moncassin SA. Walon France détient également 50 % du capital de la société Akidis SARL, les 50 % restant étant détenus par la société STVA, et qui effectue des prestations de services de logistique automobile exclusivement pour le compte de ses sociétés mères dans la seule zone de chalandise de Bordeaux.
3. Le 29 novembre 2012, les parties ont conclu un contrat d'acquisition aux termes duquel GCA s'engage à acquérir l'intégralité du capital d'Anvil Finance. En ce qu'elle se traduit par la

prise de contrôle exclusif d'Anvil Finance par GCA, l'opération notifiée constitue une opération de concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.

4. Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaires total sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros (GCA : 839,667 millions d'euros au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2011, Anvil Finance: 97,42 millions d'euros pour le même exercice). Chacune réalise en France un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (GCA: 697,243 millions d'euros au titre de l'exercice 2011, Anvil Finance: 91,45 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 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 simultanément actives dans le secteur de la logistique automobile.
6. Par ailleurs GCA est active sur les marchés de la logistique de produits en vrac et du transport routier. Cependant, la partie notifiante souligne l'absence de clients communs sur ces différents marchés, la prestation de logistique automobile s'adressant à une catégorie particulière de clients (constructeurs automobiles, loueurs automobiles etc.) qui exprime ses besoins à l'occasion d'appels d'offres et dont les contrats portent généralement sur 3 ans. De plus, les camions utilisés dans le cadre du transport routier ou de la logistique ne peuvent être utilisés pour le transport de véhicules. Enfin, s'agissant de l'activité de logistique de GCA, sa spécialisation dans les produits dits « en vrac » (produits pétroliers, chimiques, pulvérulents etc.) transitant par des plateformes de stockage spécifiques, exclut tout lien de connexité avec les éventuels besoins de logistique générale de ses clients issus de l'activité logistique automobile.
7. En l'absence de lien de connexité entre ces différentes activités, seul le secteur de la logistique automobile sera analysé.
8. ***S'agissant des marchés de produit***, les services de logistique automobile regroupent généralement l'ensemble des opérations nécessaires pour stocker, préparer et acheminer les véhicules de leur lieu de production ou de déchargement vers leur client final.
9. La pratique décisionnelle communautaire<sup>1</sup> a envisagé l'existence d'un marché de services de logistique propres aux véhicules automobiles (« *Fisnished Vehicles Logistics* ») distinct des services de logistique en général. La Commission relève que les services de logistique automobile répondent aux besoins particuliers de certains clients, tels que les constructeurs automobiles, loueurs automobiles, gestionnaires de flottes d'entreprises, etc., pour lesquels ces services ne sont pas substituables avec d'autres services de logistique générale. Elle souligne également que ces services de logistique automobile requièrent de la part des offreurs un savoir-faire particulier, des moyens matériels et humains spécifiques (mécaniciens, carrossiers etc.), comprenant notamment des plateformes spécialisées et des parcs de stockage de plusieurs hectares, ce que confirment les parties.

---

<sup>1</sup> Voir notamment les décisions n° COMP/M.2722-Autologic / TNT / Wallenius / Wilhelmsen / CAT JV du 25/02/2002 et n° COMP/M.4786 Deutsche Bahn / Transfesa du 18/03/2008.

10. Au sein de ce marché, la Commission a envisagé, tout en laissant la question ouverte, la distinction entre les services de logistique dédiés aux véhicules particuliers et aux véhicules utilitaires légers et ceux destinés aux camions et autres véhicules industriels lourds.
11. La Commission a également envisagé une segmentation par type de service proposé. En effet, les services de logistique automobile incluent trois types de prestations, qui peuvent être ou non offerts de manière groupée : (i) le stockage des véhicules (conservation temporaire des véhicules sur des plateformes dédiées) (ii) la préparation des véhicules avant leur livraison au client final (réalisation d'opérations esthétiques et de transformation sur les véhicules présents dans les parcs de stockage) et (iii) le transport des véhicules depuis l'usine jusqu'au client final.
12. Les parties ne souscrivent pas à cette segmentation et font valoir que la très grande majorité des opérateurs de logistique automobile propose les trois types de prestations qui composent ce marché, les opérateurs susceptibles de proposer exclusivement une prestation de préparation seule ou une prestation de stockage étant très peu nombreux et de taille modeste.
13. Enfin, la Commission a envisagé de segmenter les services de logistique automobile en fonction du mode de transport employé pour le transport des véhicules (mer, route ou rail) tout en reconnaissant une substituabilité partielle entre ces différents modes.
14. La cible est principalement présente sur le marché des services de logistique dédiés aux véhicules particuliers et aux véhicules utilitaires légers. Elle a une activité très marginale de stockage de véhicules industriels d'occasion.
15. Au cas d'espèce, la question de la délimitation précise de ces différents marchés peut cependant être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit l'hypothèse retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.
16. *S'agissant des marchés géographiques*, la pratique décisionnelle communautaire<sup>2</sup> considère que les marchés de la logistique automobile sont de dimension nationale voire européenne tout en laissant la question ouverte.
17. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente décision. Au cas d'espèce, l'analyse sera menée au niveau national.

### **III. Analyse concurrentielle**

18. Sur le marché global de la logistique automobile, la part de marché de GCA à l'issue de l'opération sera de 11,5 % (6,5 % pour GCA ; 5 % pour Anvil Finance). GCA restera confronté à la concurrence d'opérateurs importants tels que CAT, Gefco ou STVA (Groupe SNCF) qui détiennent respectivement 18,9 %, 17,5 % et 12,2 % du marché.
19. Dans l'hypothèse d'un marché limité aux véhicules particuliers et utilitaires légers, la nouvelle entité détiendra une part de marché de 13,8 % (8,4 % pour GCA et 5,4 % pour Anvil Finance), marché sur lequel CAT et Gefco, anciennement adossés à des constructeurs automobiles et désormais indépendants, ont des positions importantes (respectivement 24,1 % et 25,5 %).

---

<sup>2</sup> Voir les décisions n° COMP/M.2722-Autologic / TNT / Wallenius / Wilhelmsons / CAT JV et COMP/M.4786 Deutsche Bahn / Transfesa précitées.

20. L'analyse ne se trouve pas modifiée dans l'hypothèse d'une segmentation en fonction des services rendus, les parts de marché cumulées de l'acquéreur et de la cible étant de l'ordre de 11 % quel que soit le service considéré.
21. Au regard de ce qui précède, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les marchés concernés.

#### **IV. Restrictions accessoires**

22. L'article 7 du Contrat d'Acquisition d'Actions prévoit qu'en contrepartie de la cession des actions, les cédants personnes physiques s'interdisent, à compter du jour de sa signature, et pendant une durée de trois années de tenir, créer, s'intéresser directement ou indirectement par l'intermédiaire de toutes sociétés, groupements, entreprises, ou membres de son groupe familial ou tout autre moyen, aux activités de logistique automobile comprenant, notamment, celles de transport routier de véhicules automobiles, par moyens propres ou en qualité d'opérateur de transport, de loueur de véhicules industriels avec ou sans conducteur pour le transport de véhicules automobiles, de stockage, gestion des stocks, manutention, entretien, réparation, préparation de véhicules automobiles avant leur livraison, et ce, sur l'intégralité du territoire métropolitain français, à peine de dommages et intérêts envers GCA.
23. 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, de telles clauses 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.
24. 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.
25. En l'espèce, la clause de non concurrence stipulée dans le contrat de cession constitue une restriction directement liée et nécessaire sous réserve qu'elle ne limite pas la possibilité du cédant 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 précédent de la présente décision.

**DECIDE**

**Article unique** : L'opération notifiée sous le numéro 13-003 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre

---

© Autorité de la concurrence