



**Décision n° 13-DCC-70 du 24 juin 2013
relative à la prise de contrôle exclusif du groupe TPA
par la société Alliance Industrie**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 17 mai 2013, relatif à la prise de contrôle exclusif du groupe TPA par la société Alliance Industrie, formalisée par un contrat de transfert d'actions en date du 21 décembre 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 la partie notifiante au cours de l'instruction ;

Adopte la décision suivante :

I. Les entreprises concernées et l'opération

1. La société Alliance Industrie est une société du groupe Alliance Industrie. Le groupe Alliance Industrie est composé de deux sous-groupes : (i) Financière Poinsetia, dont la holding est la société Financière Poinsetia, qui contrôle, au travers de la société holding Poinsetia France, la société Alliance Industrie et (ii) Financière Alliance Industrie, dont la société holding est la société Financière Alliance Industrie. La société Financière Poinsetia ainsi que la société Financière Alliance Industrie sont contrôlées exclusivement par Weinberg Capital Partners, une société de gestion ayant pour activité la gestion de capital-investissement, par le biais du fond commun de placement à risques WCP#1¹². Le groupe Alliance Industrie exerce deux activités principales : (i) une activité de distributeur grossiste de pièces de rechange aux professionnels de la réparation automobile (véhicules légers et poids lourds) au travers de ses 41 filiales distributeurs grossistes, elles-mêmes à la tête de 131 points de vente et (ii) une

¹ Weinberg Capital Partners est détenue et dirigée par Monsieur Serge Weinberg, Monsieur Philippe Klocanas, Monsieur Nicolas Truelle et Monsieur Laurent Halimi.

² Le capital de la société Financière Alliance Industrie est détenu à hauteur de 65,8 % par le fond commun de placement à risques WCP#1, [confidentiel]. Le capital de la société Financière Poinsetia est détenu à hauteur de 50,1 % par le fond commun de placement à risques WCP#1, [confidentiel].

activité de centrale d'achat, de référencement et de facturation spécialisée dans les pièces de rechange automobile (véhicules légers et poids lourds) par le biais de deux centrales : Groupauto France qui comprend 79 adhérents (dont 41 sont les filiales contrôlées par le groupe Alliance Industrie et 38 des distributeurs grossistes indépendants) qui exploitent 288 points de vente et Partner's qui comprend 220 adhérents, tous des distributeurs grossistes indépendants, qui exploitent au total 238 points de vente. Le groupe Alliance Industrie pilote également des réseaux de distributeurs sous différentes enseignes : « Groupauto », « G-truck » et « Color Services ». Enfin, les distributeurs grossistes adhérents de la centrale Groupauto France sont à la tête de réseaux de garages et de carrosserie sous différentes enseignes : « Top Garage », « Top Carrosserie », « Garage Premier », « Etape Auto », « Etape Auto Relais » et « Top Truck » et les distributeurs grossistes adhérents de la centrale Partner's conduisent le réseau « Mon Garage ». Ces réseaux comprennent environ 1 700 réparateurs indépendants.

2. Le groupe Alliance Industrie a également acquis le contrôle exclusif de la société Précisium Groupe³. Les distributeurs grossistes adhérents du réseau Précisium pilotent des réseaux de garages et de carrosserie sous différentes enseignes : « Précisium Garage », « Précisium Carrosserie » et « Précisium Relais ». Les distributeurs grossistes adhérents de la centrale Gefa animent un réseau de 45 garages dénommé « Gef'Auto ». Ces réseaux comprennent respectivement 775 réparateurs pour les réseaux Précisium et 45 pour le réseau Gefa. Précisium propose également des prestations d'assurance et d'informatique aux membres du réseau.
3. La société par actions simplifiées TPA est à la tête d'un groupe actif principalement dans le secteur de la distribution en gros de pièces de rechange automobile pour véhicules légers dans le nord-est de la France (Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne et Picardie) dans le cadre d'un contrat d'adhésion Groupauto. A ce jour, le capital de TPA était détenu à 97,68 % par la société TPA Immo et à 2,32 % par Sofit. Le groupe TPA exerce une activité marginale de ventes de produits techniques sur certaines spécialités telles que la transmission de puissance mécanique et pneumatique, les composants et ensemble hydrauliques ainsi que les équipements, outillages et lubrifiants.
4. Aux termes du contrat de transfert d'actions du [confidentiel], Alliance Industrie a acquis [...] % du capital et des droits de vote de TPA. [Confidentiel]. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle exclusif du groupe TPA par Alliance Industrie, 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 150 millions d'euros (Weinberg Capital Partners : [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 ; Groupe TPA : [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2012). Chacune d'entre elles a réalisé en France un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (Weinberg Capital Partners : [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 ; Groupe TPA : [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2012). 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.

³ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence n° 13-DCC-42 du 29 mars 2013 relative à la prise de contrôle de la société Précisium Groupe par la société Financière Alliance industrie.

II. Délimitation des marchés pertinents

6. Les parties exercent simultanément une activité d'approvisionnement en pièces de rechange automobile. La cible exerce son activité dans le cadre d'un contrat d'adhésion à la centrale d'achat de l'acquéreur, Groupauto France. L'acquéreur exerce également une activité de centrale d'achat et/ou de référencement pour les distributeurs adhérents de leurs réseaux et/ou leurs filiales. 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, les parties proposent, à travers les réseaux de réparateurs animés par les distributeurs adhérents, des services d'entretien et de réparation de véhicules. Elles vendent également des pièces de rechange et accessoires automobiles au détail, à travers des comptoirs de vente de proximité destinés aux professionnels auxquels les particuliers peuvent avoir accès.

A. LES MARCHÉS DE PRODUITS

1. LES MARCHÉS DE L'APPROVISIONNEMENT EN PIÈCES DE RECHANGE

7. Les grossistes en pièces détachées acquièrent celles-ci auprès de constructeurs, équipementiers d'origine et fabricants pour les distribuer ensuite à leurs réseaux ou des réseaux clients.
8. La pratique décisionnelle considère que l'approvisionnement en pièces détachées et accessoires automobiles constitue un marché de produit distinct⁴. Elle a également envisagé au sein de ce marché des segmentations selon le canal de distribution, le type de pièces ainsi que le type de véhicule dans lequel ces pièces sont intégrées.
9. S'agissant des canaux de distribution des pièces détachées de rechange, la pratique décisionnelle a relevé que ce secteur était « *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») »⁵. 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 »*⁶. La pratique décisionnelle a dès lors opéré une distinction entre le marché des 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 le marché de*

⁴ Voir notamment la 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 et la décision de l'Autorité de la concurrence 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.

⁵ Voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence n°12-DCC-82 précitée.

⁶ Id.

la revente de pièces de rechange par les revendeurs indépendants (IAM – Independent Aftermarket)⁷. C'est sur le marché IAM que se retrouvent les pièces de rechange distribuées par des réseaux de grande distribution ou de spécialistes de l'entretien de véhicules⁸.

10. S'agissant des types de pièces détachées de rechange, la pratique décisionnelle, sans trancher la question, a envisagé de reprendre une segmentation établie par le règlement communautaire n° 1400/2002⁹ 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* »¹⁰. Les parties soulignent que les acteurs du marché ont généralement une approche généraliste et non segmenté des pièces qu'ils achètent et que cette segmentation n'est pas pertinente.
11. Enfin, s'agissant des types de véhicules dans lesquels les pièces détachées de rechange sont intégrées, la pratique décisionnelle a envisagé de distinguer les pièces destinées aux véhicules de tourisme et aux véhicules commerciaux légers des pièces destinées aux poids lourds¹¹. L'activité de TPA est toutefois limitée aux véhicules légers.
12. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations de marché à l'occasion de la présente opération.

2. LES MARCHÉS DE LA DISTRIBUTION DE PIÈCES DÉTACHÉES AUTOMOBILES

13. La pratique décisionnelle 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

⁷ Voir notamment les 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, la 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 et les 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, °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 ; n°12-DCC-82 précitée.

⁸ Voir notamment la décision de la Commission européenne n°COMP/M.2535 Sogefi / Filtrauto du 29 octobre 2001 et la 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.

⁹ 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.

¹⁰ Voir notamment la lettre du ministre du 20 mars 2003 et la décision de l'Autorité de la concurrence n°12-DCC-82 précitées.

¹¹ Voir notamment les 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 et les décisions de l'Autorité de la concurrence n°11-DCC-60 et n°12-DCC-82 précitées.

« pièces d'origine » peuvent tout d'abord être distinguées des simples accessoires pour automobiles¹².

14. 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. La pratique décisionnelle a distingué trois types de pièces en fonction de la catégorie à laquelle appartiennent leurs fournisseurs : les pièces d'origine fournies par le constructeur, les pièces d'origine identiques fournies par les fabricants de pièces détachées et les pièces de rechange de qualité équivalente fournies par d'autres fabricants de pièces de rechange. La pratique décisionnelle a également opéré une distinction en fonction des types de véhicules dans lesquelles les pièces sont intégrées. La question d'une sous-segmentation des marchés du gros entre les ventes physiques et les ventes par internet n'a encore jamais été envisagée par la pratique décisionnelle. Au cas d'espèce, cette question peut être laissée ouverte, dans la mesure où quelle que soit l'hypothèse retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.
15. Au stade du détail, la pratique décisionnelle a identifié pour chaque catégorie de véhicules, véhicules automobiles ou véhicules industriels¹³, un marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles distinct de celui des services d'entretien et de réparation de véhicules¹⁴.
16. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations de marché à l'occasion de la présente opération.

B. LES MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

1. LES MARCHÉS AMONT DE L'APPROVISIONNEMENT EN PIÈCES DE RECHANGE

17. La pratique décisionnelle considère généralement que les marchés de l'approvisionnement en pièces détachées automobiles sont de dimension au moins européenne, 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 européen¹⁵. La pratique décisionnelle a néanmoins relevé dans certaines

¹² Voir notamment les 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 ainsi que la décision de l'Autorité de la concurrence n°12-DCC-82 précitée.

¹³ La Commission européenne a opéré, au sein de la catégorie des véhicules industriels, une distinction entre les poids lourds et les bus et cars. S'agissant des camions, elle a 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). Elle a en revanche considéré qu'il n'était pas pertinent de distinguer au sein du segment des poids lourds entre les « rigid trucks » et les « tractor trucks ». Enfin, elle a relevé l'existence d'un marché des camions militaires distinct du marché des camions civils. Voir notamment dans les décisions 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 1er septembre 2000 ; n°COMP/M.4336 Man / Scania du 20 décembre 2006 ; n°COMP/M.5157 Volkswagen / Scania du 13 juin 2008.

¹⁴ Voir notamment la 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 Austrasia par le groupe Lenormant.

¹⁵ Voir notamment la décision de la Commission européenne n°COMP/M.1893 Butler Capital / CDC / Axa / Finauto / Autodistribution / Finelist, les lettres du ministre du 7 mars 2003 et du 28 mars 2003 précitées et les décisions de l'Autorité de

décisions des éléments pouvant conduire à envisager une délimitation plus étroite de ces marchés pour le canal IAM tels que notamment des différences de prix ou de structures de distribution en fonction de pays¹⁶.

18. Au cas d'espèce, la question de la délimitation géographique précise des marchés de l'approvisionnement en pièces détachées automobiles peut être laissée ouverte, dans la mesure où, quelle que soit la solution retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

2. LES MARCHÉS AVAL DE LA DISTRIBUTION DE PIÈCES DÉTACHÉES AUTOMOBILES

19. S'agissant des marchés de la distribution en gros de pièces détachées automobiles, la pratique décisionnelle récente a laissée ouverte la délimitation géographique précise de ces marchés : européenne, nationale ou régionale¹⁷. Au cas d'espèce, il n'est pas nécessaire de trancher la question, dans la mesure où, quelle que soit la solution retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.
20. S'agissant des marchés de la distribution au détail de pièces détachées automobiles et des marchés des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles, la pratique décisionnelle considère qu'ils revêtent une dimension 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.
21. Au cas d'espèce, les parties sont simultanément présentes sur les marchés de la distribution en gros de pièces de rechange automobiles. En revanche, leurs activités ne se chevauchent pas sur les marchés de la distribution au détail de pièces détachées automobiles, dans la mesure où le groupe Alliance Industrie ne dispose pas de comptoir en France vendant des pièces de rechange et accessoires automobiles au détail dans les départements dans lesquels le groupe TPA est actif.
22. S'agissant du marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles, les parties ont indiqué qu'elles n'y sont pas directement actives mais qu'elles pilotent un réseau de réparateurs dont certains sont indépendants, tels que « Etape Auto » et « Etape Auto Relais ». En tout état de cause, les parties ne sont pas présentes dans les mêmes départements.

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, n°11-DCC-21 ; n°11-DCC-60 et n°12-DCC-82 précitées.

¹⁶ Voir notamment la décision de la Commission européenne n°COMP/M.3789 précitée.

¹⁷ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence n°12-DCC-82 précitée.

¹⁸ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n°09-DCC-01 ; n°10-DCC-23 ; n°11-DCC-30 précitées ; 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.

La pratique nationale a considéré, tout en laissant ouverte la question, que le marché de la réparation et de la maintenance de poids lourds pouvait revêtir une dimension aussi bien départementale que nationale. Voir la lettre du ministre du 30 mars 2007 et la décision de l'Autorité de la concurrence n°10-DCC-151 précitées.

III. Analyse concurrentielle

A. LES EFFETS HORIZONTAUX

1. LES MARCHÉS DE L'APPROVISIONNEMENT EN PIÈCES DE RECHANGE

23. Sur le marché de l'approvisionnement en pièces détachées pour véhicules légers auprès des équipementiers par les revendeurs indépendants, avec un montant d'achats cumulés d'environ [...], les groupes Alliance Industrie et TPA estiment leur part de marché cumulée en France à environ [10-20] % (Alliance Industrie : [10-20] % ; TPA : [0-5] %) ¹⁹. Les parties continueront à être confrontées sur ce marché à la concurrence d'autres centrales d'achats telles qu'Autodistribution qui représente une part de marché de [10-20] %, des centres autos et autres chaînes de réparation rapide (Feu vert : [5-10] %, Norauto : [5-10] %, Speedy : [5-10] %, Midas : [0-5] %, autres spécialistes : [5-10] %, autres centres autos : [0-5] %), de la GMS qui représente environ [10-20] % du marché et d'internet qui représente environ [0-5] % du marché. Les parties précisent également que les achats effectués directement par des membres de groupement de distributeurs auprès des équipementiers en dehors de leur réseau correspondent à près de [10-20] % du marché.
24. Les parties soutiennent, en outre, qu'elles font face à la concurrence intense exercée par les réseaux de constructeurs automobiles qui compte tenu de leur puissance d'achat et de vente contraignent les centrales d'achat tournées vers les distributeurs indépendants à se regrouper. Sans qu'il soit nécessaire, au cas d'espèce, de se prononcer sur la concurrence que se font les réseaux indépendants et les réseaux de constructeurs automobiles, on peut constater que les réseaux de constructeurs automobiles représentent plus de 40 % du total des achats de pièces de rechange tous véhicules confondus (véhicules légers et véhicules lourds) auprès des équipementiers et qu'ils disposent de très forts avantages leur permettant de bénéficier de tarifs particulièrement attractifs qui découlent de l'exclusivité dont ils bénéficient sur les pièces visibles et de leur possibilité de négocier en même temps avec les équipementiers les pièces destinés à la première monte et celle destinés à la rechange. De même, les fournisseurs des parties sont des groupes puissants, généralement actifs dans plusieurs pays, pour lesquels les achats des parties représentent un part négligeable de leurs ventes.
25. Il ressort de l'ensemble de ces éléments que l'opération notifiée n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché amont de l'approvisionnement en pièces détachées automobiles à destination des véhicules légers sur le canal indépendant.

2. LES MARCHÉS DE LA DISTRIBUTION DE PIÈCES DÉTACHÉES AUTOMOBILES

Les marchés de la distribution de gros de pièces détachées automobiles

26. Le groupe Alliance Industrie contrôle 43 distributeurs grossistes qui ont réalisé en France en 2011 un chiffre d'affaires de [...] d'euros. Les adhérents du réseau Précisium ont réalisé un

¹⁹ Les parties estiment la taille du marché de l'approvisionnement en pièces détachées pour véhicules légers auprès des équipementiers par les revendeurs indépendants en France à 3,3 milliards d'euros.

chiffre d'affaires de [...] d'euros en France en 2011 (ou [...] d'euros en ne prenant en compte que les achats effectués auprès de la centrale)²⁰.

27. TPA contrôle deux distributeurs grossistes, les sociétés Freiss Auto et la société Car Distribution, qui ont réalisé en France en 2011 un chiffre d'affaires de [...] d'euros.
28. L'Autorité et le Conseil d'Etat ont rappelé²¹ que le pouvoir de marché d'un groupe de distribution doit s'apprécier en tenant compte des magasins détenus en propre et de ceux exploités en réseau, quel que soit leur statut juridique, dès lors que leur politique commerciale n'est pas suffisamment autonome par rapport à la tête de réseau. L'Autorité a ainsi récemment constaté que les distributeurs adhérents aux réseaux Groupauto et Partner's apparaissent suffisamment autonomes en matière de politique commerciale vis-à-vis de la tête de réseau²². Elle a également considéré que tel était le cas des distributeurs adhérents de Gefa, l'un des deux réseaux du groupe Precisium récemment acquis par Alliance Industrie. En revanche, l'Autorité a constaté que les contrats de partenariat des distributeurs adhérents de Précisium imposaient des obligations sur les distributeurs adhérents de nature à en limiter significativement l'autonomie.
29. En toute hypothèse, les parties ont fourni, outre des données relatives aux distributeurs grossistes contrôlés par les parties, des données intégrant l'ensemble des distributeurs grossistes adhérents aux réseaux d'Alliance Industrie. En l'espèce, cependant, TPA étant adhérent du réseau Groupauto, la prise en compte de l'ensemble des distributeurs adhérents aux réseaux d'Alliance Industrie aurait pour effet de ne conduire à aucune addition de parts de marché. Par ailleurs, les parties n'étant pas en mesure de fournir des données sur les segmentations par types de véhicules (véhicules légers et véhicules lourds), les parts de marché ont été estimées sur le marché de la distribution de gros de pièces détachées automobiles toutes catégories de véhicules confondues.
30. Sur un marché national estimé par les parties à 8,8 milliards d'euros, la part de marché cumulée des parties est d'environ [10-20] % en ne prenant en compte que les distributeurs grossistes contrôlés par les parties (Alliance Industrie : [5-10] % ; groupe TPA : [0-5] %) et de [10-20] % en prenant en compte l'ensemble des distributeurs indépendants adhérents aux centrales d'achats des parties²³. En outre, dans l'hypothèse d'une segmentation du marché limitée aux ventes par internet à des « *pure players* », la part de marché cumulée des parties serait estimée à [5-10] %.
31. Au niveau régional, en ne prenant en compte que les distributeurs grossistes contrôlés par les parties, les activités des parties se chevauchent en Picardie, où la part de marché cumulée des parties est estimée à [0-5] %.
32. En prenant également en compte l'ensemble des adhérents au réseau Précisium, les activités des parties se chevauchent dans les régions suivantes :

²⁰ En dehors des 41 distributeurs grossistes contrôlés par le groupe Alliance Industrie, le groupe Alliance Industrie ne contrôle pas les autres distributeurs grossistes adhérents aux centrales d'achats du groupe.

²¹ Voir notamment la décision n° 10-DCC-01 du 12 janvier 2010 relative à la prise de contrôle exclusif par Mr Bricolage de la société Passerelle. Voir également la décision du Conseil d'Etat du 23 décembre 2010, Société Monsieur Bricolage.

²² Décision n° 13-DCC-42, précitée, §28 et s.

²³ Selon l'estimation des parties, plus de 30 % des achats des adhérents indépendants aux centrales sont réalisés auprès des équipementiers en dehors des centrales d'achat, les estimations des parties ne prennent par conséquent en compte que les achats effectués par l'intermédiaire des centrales des parties.

Région	Le groupe Alliance Industrie	Le groupe TPA	Cumul
Alsace	[0-5] %	[5-10] %	[5-10] %
Champagne-Ardenne	[5-10] %	[5-10] %	[10-20] %
Lorraine	[0-5] %	[10-20] %	[10-20] %
Picardie	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %

33. En prenant en compte l'ensemble des adhérents aux centrales d'achats des parties, les activités des parties se chevauchent dans les régions suivantes :

Région	Le groupe Alliance Industrie	Le groupe TPA	Cumul
Alsace	[0-5] %	[5-10] %	[10-20] %
Champagne-Ardenne	[5-10] %	[5-10] %	[10-20] %
Lorraine	[5-10] %	[10-20] %	[10-20] %
Picardie	[10-20] %	[0-5] %	[10-20] %

34. Il ressort de ces éléments que la part de marché cumulée des parties à l'issue de l'opération sera inférieure à [20-30] %. De plus, les parties continueront à faire face à la concurrence d'autres groupements de fournisseurs en gros tels que Autodistribution, Doyen, CDA, SAFA, AGRA, GPDA, GPRI, TF/Autofit et TV1.
35. Au niveau départemental, en prenant en compte uniquement les filiales des parties, il n'existe pas de chevauchement d'activités. En prenant en compte l'ensemble des adhérents aux centrales d'achats des parties, les activités des parties se chevauchent dans les départements suivants :

Région	Le groupe Alliance Industrie	Le groupe TPA	Cumul
Aisne	[0-5] %	[10-20] %	[10-20] %
Ardennes	[5-10] %	[0-5] %	[10-20] %
Marne	[5-10] %	[5-10] %	[10-20] %
Haute-Marne	[5-10] %	[5-10] %	[10-20] %
Meurthe-et-Moselle	[5-10] %	[5-10] %	[10-20] %
Moselle	[0-5] %	[10-20] %	[10-20] %
Bas-Rhin	[0-5] %	[5-10] %	[5-10] %
Haut-Rhin	[0-5] %	[5-10] %	[10-20] %
Vosges	[10-20] %	[5-10] %	[10-20] %

36. Il ressort de ces éléments que la part de marché cumulée des parties à l'issue de l'opération sera inférieure à [20-30] %. De plus, les parties continueront à faire face à la concurrence d'autres groupements de fournisseurs en gros tels que Autodistribution, Doyen, CDA, SAFA, AGRA, GPDA, GPRI, TF/Autofit et TV1.
37. L'opération notifiée n'apparaît donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés aval de la distribution de gros de pièces détachées automobiles.

Les marchés des services d'entretien et de réparation de véhicules

38. Le groupe TPA dispose de comptoirs de vente au détail dans les départements de l'Aisne (2), des Ardennes (8), de la Marne (51), de la Haute-Marne (52), de la Meurthe-et-Moselle (54), de la Moselle (57), du Bas-Rhin (67), du Haut-Rhin (68) et des Vosges (88). Le groupe Alliance Industries n'est pas actif dans ces départements.
39. Les distributeurs grossistes adhérents de la centrale Groupauto France animent des réseaux de réparation (garages et carrosseries) sous différentes enseignes : « Top Garage », « Top

Carrosserie », « Garage Premier », « Etape Auto », « Etape Auto Relais » et « Top Truck » et les distributeurs grossistes adhérents de la centrale Partner's pilotent le réseau « Mon Garage ». Ces réseaux comprennent environ 1 700 réparateurs indépendants.

40. Dans sa décision n°13-DCC-42, l'Autorité a considéré²⁴ qu'« à l'instar des distributeurs grossistes adhérents des réseaux respectifs des parties, les réseaux de réparation (garages et carrosseries) animés par les grossistes distributeurs adhérents des réseaux Groupauto / Partner's et Gefa / Précisium (ci-après « les réseaux de réparation des parties ») apparaissent suffisamment autonomes vis-à-vis de leur tête de réseau respectifs » et que « Les dispositions régissant les contrats entre les distributeurs grossistes et les réparateurs pour les enseignes « Précisium Garage », « Précisium Carrosserie », « Précisium Relais » « Gef'Auto » n'apparaissent pas plus contraignantes ». En revanche, l'Autorité a considéré que, « pour les enseignes « Etape Auto » et « Etape Auto Relais », en revanche, les obligations pesant sur les réparateurs paraissent limiter significativement l'autonomie de leurs adhérents ».
41. Au niveau départemental, les parties estiment qu'en prenant en considération l'ensemble des comptoirs des distributeurs adhérents du groupe Alliance Industrie dans chacun des départements où ils sont présents, leur part de marché cumulée est inférieure à [5-10] %.
42. Par ailleurs, les parties continueront à l'issue de l'opération à faire face sur ces marchés à la concurrence de plusieurs autres réseaux indépendants de réparation rapide tels que notamment Feu Vert, Norauto, Speedy ou Midas.
43. Il ressort de ces éléments que l'opération notifiée n'apparaît pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés aval des services d'entretien et de réparation de véhicules.

B. LES EFFETS VERTICAUX

44. Les effets verticaux d'une opération de concentration sont étudiés lorsque l'opération réunit des acteurs présents à différents niveaux de la chaîne de valeur. En l'espèce, les groupes Alliance Industrie et TPA sont actifs à la fois sur le marché de la distribution en gros des pièces de rechange automobile et au niveau de la distribution au détail, à travers leurs réseaux d'entretien et de réparation de véhicules.
45. L'Autorité considère qu'il est peu probable qu'une entreprise ayant une part de marché inférieure à [20-30] % sur un marché donné puisse verrouiller un marché en aval ou en amont de celui-ci. Or, selon les estimations de la partie notifiante, les parts de marché des groupes Alliance Industrie et TPA, tant sur les marchés de gros que sur les marchés de détail seront inférieures à [20-30] % à l'issue de l'opération.
46. Compte tenu de ses positions limitées en amont et en aval, la nouvelle entité ne sera ni en mesure de priver les concurrents des parties sur le marché amont de débouchés en aval, ni en mesure de priver leurs concurrents sur le marché aval de l'accès aux pièces de rechange automobile.
47. La présente opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux entre les marchés amont et aval de la distribution de pièces de rechange automobile

²⁴ Voir les §41 à 44 de la décision de l'Autorité de la concurrence n°13-DCC-42, précitée.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 13-064 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre

© Autorité de la concurrence