

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 14-DCC-44 du 26 mars 2014
relative à la prise de contrôle exclusif du groupe
ACR par la société Autodistribution**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 21 février 2014, relatif à la prise de contrôle exclusif du groupe ACR par la société Autodistribution formalisée par un contrat de cession d'actions en date du 30 janvier 2014 ;

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. Autodistribution est la société de tête du **groupe Autodistribution**. Elle 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 VL Autodistribution pour la distribution de pièces et accessoires automobiles pour véhicules légers et le réseau PL Autodistribution pour la distribution de pièces et accessoires pour poids lourds. Le groupe Autodistribution exploite 499 sites, dont 333 détenus directement par ses filiales et 166 exploités par des indépendants adhérents à son réseau de distribution. Autodistribution approvisionne en outre des points de vente indépendants non adhérents à son réseau de distribution. Enfin, il propose un certain nombre de services liés à ses activités précédentes, telles que deux portails internet pour la réparation et l'entretien de véhicules légers et de poids lourds, la formation des membres de ses réseaux, une plateforme d'assistance téléphonique, ou encore l'exploitation d'une plate-forme logistique.

2. ACR Holding est la société de tête du **groupe ARC**. C'est une société par actions simplifiée dont le capital est réparti entre un actionnaire individuel ([...] %), la société de gestion Nextstage et ses filiales ([...] %), la société AMJ Conseil ([...] %) et deux autres actionnaires individuels ([...] % et [...] %). Le groupe ACR s'approvisionne auprès de constructeurs, équipementiers d'origine et fabricants en pièces de rechange automobiles pour véhicules légers et poids lourds et les vend en gros auprès de professionnels à partir d'une plateforme logistique nationale et de huit plateformes logistiques régionales qui lui permettent de couvrir la totalité du territoire français.
3. L'opération notifiée, formalisée par la signature d'un contrat de cession d'actions en date du 30 janvier 2014, consiste en l'acquisition par Autodistribution de la totalité des actions de ACR Holding et des droits de vote qui y sont attachés. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle exclusif d'ACR Holding par Autodistribution, 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 (TowerBrook : [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 ; Groupe ACR : [...] d'euros pour le même exercice). Chacune réalise, en France, un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (TowerBrook : [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 ; Groupe ACR : [...] d'euros pour le même exercice). Compte tenu de ces chiffres d'affaires, l'opération ne relève pas de la compétence de l'Union européenne. 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 exercent toutes deux une activité de grossiste 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. Autodistribution distribue également des pièces détachées au détail.

A. LES MARCHES DE PRODUITS

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

6. 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.
7. La pratique décisionnelle considère que l'approvisionnement en pièces détachées et accessoires automobiles constitue un marché de produit distinct¹. Elle a également envisagé

¹ Voir notamment les décisions 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, n° 13-DCC-42 du 29 mars 2013 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Précisium Groupe par la société Financière Alliance Industrie et n° 13-DCC-70 du 24 juin 2013 relative à la prise de contrôle exclusif du groupe TPA par la société Alliance Industrie.

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.

8. 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») »². 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 »*³. 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 la revente de pièces de rechange par les revendeurs indépendants (IAM – Independent Aftermarket)⁴. 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 véhicules⁵.*
9. 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° 1400/2002⁶ 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.

² *Id.*

³ *Id.*

⁴ Voir notamment la décision de la Commission européenne n°COMP/M.2939 JCI / Bosch / VB Autobatterien JV du 18 octobre 2002 ; 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, 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, 13-DCC-42 du 29 mars 2013 et n°13-DCC-70 du 24 juin 2013, précitées.

⁵ 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.

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

10. 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 lourds⁸.
11. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations de marché à l'occasion de la présente opération.
12. Au cas d'espèce, les parties sont simultanément présentes sur le marché de l'approvisionnement en pièces détachées sur le canal IAM pour véhicules légers et pour poids lourds.

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 « pièces d'origine » peuvent tout d'abord être distinguées des simples accessoires pour automobiles⁹.
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 industriels (incluant les poids lourds)¹⁰, un marché de la

⁸ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 11-DCC-60 du 12-avril 2011, n° 12-DCC-82 du 29 juin 2012, n° 13-DCC-70 du 24 juin 2013, précitées ; les décisions de la Commission européenne n°COMP/M.3789 Johnson Controls / Robert Bosch / Delphi Sli du 29 juin 2005 et n°COMP/M.3972 Trw Automotive / Dalphi Metal España du 12 octobre 2005.

⁹ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 12-DCC-82 du 29 juin 2012 et n° 13-DCC-70 du 24 juin 2013, précitées, 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 et 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.

¹⁰ 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.

distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles distinct de celui des services d'entretien et de réparation de véhicules¹¹.

16. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations de marché à l'occasion de la présente opération.
17. Au cas d'espèce, les parties sont simultanément actives sur les marchés de la distribution de gros de pièces détachées pour véhicules légers et poids lourds. Le marché de la distribution au détail de pièces détachées et le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules, sur lesquels seule Autodistribution est active, seront analysés au titre des effets verticaux.

B. LES MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

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

18. 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 européen¹². La pratique décisionnelle a néanmoins relevé dans certaines 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 pays¹³.
19. 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 DE LA DISTRIBUTION DE PIÈCES DÉTACHÉES AUTOMOBILES

20. 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 régionale¹⁴. 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.
21. 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

¹¹ Voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence n° 13-DCC-70 du 24 juin 2013 relative à la prise en contrôle exclusif du groupe TPA par la société Alliance Industrie.

¹² Voir notamment la décision de la Commission européenne n°COMP/M.1893 Butler Capital / CDC / Axa / Finauto / Autodistribution / Finelist ; les 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, n°11-DCC-21 ; n°11-DCC-60 et n°12-DCC-82 précitées.

¹³ Voir notamment les décisions de la Commission européenne n°COMP/M.3789 précitée, COMP/M.6063, Itochu / Speedy du 12 mai 2011 ; les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 13-DCC-70 du 24 juin 2013 et n° 12-DCC-82 du 29 juin 2012, précitées.

¹⁴ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence n°12-DCC-82 précitée.

généralement au niveau départemental¹⁵. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente opération.

III. Analyse concurrentielle

A. LES EFFETS HORIZONTAUX

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

22. 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 [...] d'euros en 2012, la partie notifiante estime que la part de marché en valeur de la nouvelle entité sera de l'ordre [10-20] % en France (Autodistribution : [10-20] % ; Groupe ACR : [0-5] %). Les parties continueront à être confrontées sur ce marché à la concurrence d'autres centrales d'achats telles qu'Alliance Industrie (10-20 %), des centres autos et autres chaînes de réparation rapide (Feu vert (5-10 %), Norauto (5-10 %), Speedy (5-10 %) ou encore Midas (0-5 %) et de la GMS qui représente environ 10-20 % du marché.
23. Sur le marché de l'approvisionnement en pièces détachées pour poids lourds auprès des équipementiers par les revendeurs indépendants, avec un montant d'achats cumulés d'environ [...] d'euros en 2012, la partie notifiante estime que la part de marché en valeur de la nouvelle entité sera de l'ordre de [10-20] % en France (Autodistribution : [10-20] % ; ACR : [0-5] %). Les parties continueront à être confrontées sur ce marché à la concurrence d'autres centrales d'achats telles qu'Alliance Industrie (10-20 %), TVI (5-10 %) ou les distributeurs grossistes (5-10 % ensemble).
24. En outre, la partie notifiante rappelle que l'Autorité de la concurrence a récemment constaté, sans se prononcer sur la concurrence que se font les réseaux indépendants et les réseaux de constructeurs automobiles, 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 destinées à la première monte et celle destinées à la rechange* »¹⁶.
25. Il résulte de ce qui précède que l'opération notifiée n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés amont de l'approvisionnement en pièces de rechange.

¹⁵ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 10-DCC-23 du 1er mars 2010 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Evry Corbeil Automobiles et Vétille Automobiles par la société Priod Holding (groupe Priod) ; n°11-DCC-30 du 4 mars 2011 relative à l'acquisition d'un fonds de commerce de la société Autotec SAS par la société NCCIE SARL ; 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 au conseil de la société Weinberg Capital Partners, relative à une concentration dans le secteur de la location de véhicules industriels et 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 Austrasie par le groupe Lenormant.

¹⁶ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence n° 13-DCC-70 du 24 juin 2013, précitée.

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

26. Les réseaux VL Autodistribution et PL Autodistribution rassemblent 78 distributeurs adhérents incluant les filiales et des exploitants indépendants, représentant 430 points de vente répartis en France.
27. L'Autorité et le Conseil d'Etat ont rappelé¹⁷ 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.
28. La partie notifiante soutient que les liens contractuels liant Autodistribution à ses distributeurs indépendants ne privent pas les adhérents du réseau de leur autonomie en matière de politique commerciale.
29. L'Autorité a notamment considéré que les critères suivants permettaient d'inférer l'absence d'autonomie des membres d'un réseau : (i) la possibilité de la tête de réseau de fixer des prix maximum à ses adhérents impactant la liberté de l'adhérent de fixer ses prix de manière indépendante, (ii) les obligations d'approvisionnement des adhérents auprès du groupement pour une part importante de leurs achats, (iii) l'obligation de respecter des clauses de préemption, de substitution et de préférence au profit du groupement en cas de cession de leur magasin en dehors du périmètre familial, (iv) l'obligation de participer à un certain nombre d'opérations promotionnelles par an, durant lesquelles les adhérents doivent mettre en vente les produits au prix indiqué sur les documents publicitaires, (v) obligation de référencer plus de 50 % des lignes de produits de la tête de réseau, (vi) la durée plus ou moins longue des contrats.
30. Au cas d'espèce, le contrat d'adhésion à la centrale d'achat Autodistribution (VL et PL) stipule que les distributeurs adhérents ont l'obligation de s'approvisionner à hauteur de [...] % au moins de la valeur totale des achats de pièces détachées, avec interdiction d'appartenir à tout autre groupement centrale d'achats ou organisation ayant une activité concurrente à celle d'Autodistribution. Les accords sont conclus pour une durée de [...] ans. Les adhérents déterminent librement leur politique tarifaire, sauf dans le cadre de campagnes de promotion des produits faisant l'objet d'une communication publique, pour laquelle l'adhérent s'engage à respecter le prix promotionnel. La participation des adhérents aux actions commerciales organisées par la centrale d'achat Autodistribution, sans être obligatoire, est « recommandée ». Il n'est pas fait état d'une obligation pour les adhérents de référencer plus de 50 % des lignes de produits de la tête de réseau. Enfin, Autodistribution et le distributeur adhérent le plus proche bénéficient d'un droit de préférence en cas de cession du fonds de commerce d'un exploitant.
31. En toute hypothèse, la question de l'autonomie des distributeurs adhérents indépendants vis-à-vis d'Autodistribution peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelle que soit la position retenue.
32. Sur le marché national de la distribution de gros de pièces détachées, la partie notifiante estime que les parts de marché de la nouvelle entité, incluant l'ensemble des adhérents au réseau Autodistribution, seront de l'ordre de [10-20] % pour les véhicules légers (Autodistribution : [10-20] % ; Groupe ACR : [0-5] %) et de [5-10] % pour les poids lourds (Autodistribution : [5-10] % ; Groupe ACR : [0-5] %).

¹⁷ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 13-DCC-42 du 29 mars 2013, précitée, 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.

33. Au niveau régional, les parts de marché des parties, incluant l'ensemble des adhérents au réseau Autodistribution, sur les marchés de la distribution de gros de pièces détachées pour véhicules légers (VL) et pour poids lourds (PL) sont les suivantes :

Régions	Autodistribution + adhérents indépendants		Groupe ACR		Cumul	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Auvergne	[10-20] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[0-5] %
Haute-Normandie	[10-20] %	[20-30] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[20-30] %
Basse-Normandie	[10-20] %	[10-20] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[20-30] %
Bourgogne	[10-20] %	[10-20] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[10-20] %
Lorraine	[10-20] %	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[5-10] %
Pays de la Loire	[10-20] %	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[5-10] %
Rhône-Alpes	[10-20] %	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[5-10] %
Poitou-Charentes	[10-20] %	[20-30] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[20-30] %
Bretagne	[10-20] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[0-5] %
Centre	[10-20] %	[10-20] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[10-20] %
Limousin	[10-20] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[0-5] %
Franche-Comté	[10-20] %	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[5-10] %
Champagne-Ardenne	[10-20] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[0-5] %
PACA	[10-20] %	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[5-10] %
Midi-Pyrénées	[10-20] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[0-5] %
Ile-de-France	[5-10] %	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %	[5-10] %
Aquitaine	[5-10] %	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %	[5-10] %
Alsace	[5-10] %	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %	[5-10] %
Nord-Pas-de-Calais	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %	[0-5] %
Picardie	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %	[0-5] %
Martinique	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %	
Corse	[0-5] %	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %	[0-5] %
Languedoc-Roussillon	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %	[0-5] %

34. Il ressort de ce tableau que les parts de marché de la nouvelle entité sur le marché de la distribution de gros de pièces détachées de véhicules légers seront inférieures à [10-20] %, avec un incrément inférieur à [0-5] % dans l'ensemble des régions à l'exception de l'Ile-de-France où il est limité à [0-5] %. Sur le marché de la distribution de gros de pièces détachées de véhicules lourds, les parts de marché des parties ne dépasseront pas [20-30] % avec un incrément d'au plus [0-5] %.
35. En conséquence, l'opération notifiée n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché de la distribution de gros de pièces détachées automobiles.

B. LES EFFETS VERTICAUX

36. 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, l'opération notifiée a pour effet de renforcer la position d'Autodistribution sur le marché amont de l'approvisionnement en pièces de rechange et le marché aval de la distribution de gros de pièces détachées. Autodistribution est également actif sur les marchés aval de la distribution au détail de pièces détachées et des services d'entretien et de réparation de véhicules.

37. Une concentration verticale peut restreindre la concurrence en rendant plus difficile l'accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, voire en évinçant potentiellement les concurrents ou en les pénalisant par une augmentation de leurs coûts. Ce verrouillage peut viser les marchés aval, lorsque l'entreprise intégrée refuse de vendre un intrant à ses concurrents en aval, ou les marchés amont, lorsque la branche aval de l'entreprise intégrée refuse d'acheter les produits des fabricants actifs en amont et réduit ainsi leurs débouchés commerciaux. Cependant, la pratique décisionnelle écarte en principe les risques de verrouillage lorsque la part de l'entreprise issue de l'opération sur les marchés concernés ne dépasse pas 30 %.
38. Selon les estimations de la partie notifiante, Autodistribution dispose de parts de marché inférieures à 5 % sur le marché national de la distribution de détail de pièces détachées et sur le marché national des services d'entretien et de réparation de véhicules. Au niveau départemental, la partie notifiante indique que les parts de marché d'Autodistribution sont inférieures à 25 %¹⁸ quel que soit le marché considéré.
39. Compte tenu des positions limitées de la nouvelle entité sur l'ensemble des marchés concernés, la présente opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux entre les marchés amont de l'approvisionnement et aval de la distribution de pièces détachées automobiles et des services d'entretien et de réparation de véhicules.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 14-014 est autorisée.

La vice-présidente,

Élisabeth Flüry-Hérard

© Autorité de la concurrence

¹⁸ Les parts de marché d'Autodistribution sur les marchés de la distribution de détail de pièces détachées et des services d'entretien et de réparation de véhicule n'intègrent pas les chiffres d'affaires réalisés par les carrossiers, ateliers mécaniques et réparateurs indépendants liés à Autodistribution par un contrat d'agrément les autorisant notamment à utiliser une enseigne commerciale d'Autodistribution. Parallèlement à ce contrat d'agrément, ces carrossiers, ateliers mécaniques et réparateurs indépendants contractent avec un distributeur membre du réseau Autodistribution (filiale ou distributeur indépendant) un contrat de fourniture de pièces. Les contrats d'agrément et de fourniture maintiennent l'autonomie commerciale de ces commerçants indépendants dans la mesure où (i) ces derniers restent libres de déterminer leur politique tarifaire (sauf campagnes promotionnelles organisées par Autodistribution le cas échéant), (ii) les contrats ne prévoient pas de clause de préférence ou de préemption, (iii) ils ne prévoient pas non plus d'obligation de référencement minimum, (iv) leur durée est de trois ans et (v) les quotas d'approvisionnement sont définis en chiffre d'achats minimum exprimé en euros (et non pas en pourcentage des achats) qui ne dépassent pas en pratique 50 % des achats).