

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 15-DCC-159 du 2 décembre 2015
relative à la prise de contrôle conjoint du groupe 2M
par Omnes Capital SAS et M. Pascal Masse**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 2 novembre 2015, relatif à la prise de contrôle conjoint du groupe 2M par Omnes Capital SAS et M. Pascal Masse, formalisée par un contrat de cession de titres en date du 29 octobre 2015 et par un projet de pacte d'associés ;

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. Omnes Capital SAS (ci-après « Omnes ») est une société de gestion de portefeuille pour compte de tiers agréée par l'Autorité des marchés financiers qui a pour activité la gestion de véhicules d'investissement dédiés à des prises de participation dans des sociétés principalement non cotées. Omnes Capital est actif dans différents domaines dont le capital-développement et transmission, le capital-risque et les énergies renouvelables. Omnes Capital gère Omnes Croissance et CACI Private Investors, deux fonds professionnels de capital investissement (ci-après « FPCI ») régies par les dispositions des articles L. 214-159 et suivants du code monétaire et financier, et véhicules d'acquisition de l'opération notifiée. [Confidentiel]. Omnes détient notamment une participation de [...] % au capital de la société Cogepart, active sur le marché du transport routier sous température dirigée, et sur laquelle il exerce un contrôle conjoint compte tenu de ses droits de véto sur certaines décisions stratégiques.
2. M. Pascal Masse est une personne physique dont les activités économiques sont limitées à sa détention d'une société civile immobilière.

3. La société par actions simplifiées 2M est la société de tête du groupe 2M (ci-après « 2M »), spécialisé dans le transport de produits frais. Le groupe exerce essentiellement des activités de transport de denrées périssables sous température dirigée ainsi que des activités de logistique.
4. L'opération notifiée, formalisée par un contrat de cession de titres en date du 29 octobre 2015, consiste en l'acquisition de 100 % du capital et des droits de vote de la société 2M par Pashumar, société créée à cet effet et détenue par M. Pascal Masse ([...] % du capital et des droits de vote) et par les FPCI Omnes Croissance 4 et CACI Private Investors ([...] % du capital et des droits de vote). [Confidentiel]. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle conjoint du groupe 2M par Omnes et M. Masse, 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 au cours du dernier exercice clos (Omnes Capital : [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 ; 2M : [...] d'euros pour le même exercice). Chacune d'entre elles a réalisé en France un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (Omnes Capital : [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 ; 2M : [...] 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 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 relatives à la concentration économique.

II. Délimitation des marchés pertinents

6. Les parties à l'opération sont simultanément actives sur le marché du transport routier de marchandises sous température dirigée.

A. LES MARCHÉS DE SERVICE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SOUS TEMPÉRATURE DIRIGÉE

7. La pratique décisionnelle tant nationale¹ qu'européenne² a distingué les marchés de transport de marchandises proprement dit, relatifs à des prestations limitées au mouvement physique de biens ou de services, du marché de l'organisation du transport de marchandises pour le compte de clients en fonction de leurs besoins (« freight forwarding »), sur lequel les opérateurs proposent des offres combinées de services pouvant inclure, outre le transport lui-même, des services tels que le dédouanement ou le magasinage. Sur le premier marché, les

¹ Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 13-DCC-132 du 23 septembre 2013 relative à la prise de contrôle de la société Ebrex France par le groupe STEF, n° 13-DCC-02 du 7 janvier 2013, relative à la création d'une entreprise commune par les sociétés Routière de l'Est Parisien et Compagnie Maritime Marfret, n° 11-DCC-79 du 16 mai 2011 relative à la prise de contrôle conjoint de Transcosatal Finances par les sociétés Satar, Chabas et STEF-TFE Transport et n° 09-DCC-13 du 16 juin 2009, relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Giraud CEE et Giraud Sidérurgie par la société Geodis.

² Voir les décisions de la Commission européenne COMP/M.5096 RCA / MAV Cargo du 25 novembre 2008, et COMP/M.6059, Norbert Dentressangle / Laxey logistics du 21 mars 2011.

prestations sont limitées au mouvement physique de biens et aux services nécessaires à ce mouvement physique. 2M est présent sur ce marché.

8. La pratique décisionnelle considère que les différents modes de transport de marchandises ne sont généralement pas substituables entre eux³. Le choix d'un mode de transport est, en effet, contraint par certains facteurs tels que l'emplacement géographique du client ou la nature des biens transportés. En outre, chaque mode de transport présente des caractéristiques spécifiques liées, notamment, aux structures de coûts et à la durée du transport. Ainsi, les autorités de concurrence opèrent une distinction entre le transport aérien, le transport maritime et le transport terrestre de marchandises, ce dernier étant subdivisé entre transport par train, par route, par voie navigable et par pipeline⁴.
9. En l'espèce, les parties à l'opération sont simultanément actives sur le marché du transport routier de marchandises.
10. Plusieurs segmentations du marché du transport routier de marchandises ont été envisagées par la pratique décisionnelle selon (i) le caractère domestique ou transfrontalier du transport⁵, (ii) le type de produits transportés⁶ (le marché du transport de matières dangereuses⁷ ou de marchandises sous température dirigée⁸ ont été considérés comme des marchés spécifiques), (iii) le type d'offres proposées (transport dédié, transport par camions complets, transport par lot ou groupes de lots, et transport par messagerie)⁹, et (iv) le mode de conditionnement (transport de marchandises conditionnées, transport de marchandises en vrac)¹⁰.
11. En l'espèce, l'opération emporte un chevauchement d'activité sur le marché du transport routier de marchandises sous température dirigée à destination de la GMS. Toutefois, 2M offre des prestations de transport à destination des magasins de la GMS alors que Cogepart assure plutôt des prestations de transport de produits alimentaires vers les consommateurs finals.
12. 2M offre également ses prestations de transport aux opérateurs de l'industrie agro-alimentaire. Pour ce marché, la pratique décisionnelle¹¹ a envisagé une segmentation selon les différentes catégories de produits transportés (fruits et légumes, produits carnés, produits laitiers, produits de mer, produits congelés et surgelés et d'autres produits)¹².

³ Voir notamment les décisions COMP/M.5096, n° 09-DCC-13 et n° 11-DCC-79 précitées.

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

⁵ Voir la décision n° 09-DCC-13 précitée.

⁶ Voir les lettres du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie C2004-85 du 2 septembre 2004 relative à une concentration dans le secteur des transports routiers de produits pétroliers, C2005-36 du 6 janvier 2006 au conseil de la société STEF-TFE, relative à une concentration dans le secteur de l'entreposage frigorifique, C2005-116 du 9 décembre 2005 relative à une concentration dans le secteur du transport routier de marchandises sous température dirigée et la décision de l'Autorité de la concurrence 11-DCC-33 du 24 février 2011 relative à la prise de contrôle exclusif de la société SAS Transports Roger et Cie et du fonds de commerce de la société Renaud Distribution par la société Transport G Gautier.

⁷ Voir les décisions C2004-85 et COMP/M.6059 précitées.

⁸ Voir les décisions C2005-36, C2005-116 et n° 13-DCC-132 précitées.

⁹ Voir notamment les lettres du ministre de l'économie C2007-70 du 4 juillet 2007 au Président Directeur Général de la société Transalliance SA, relative à une concentration dans le secteur des transports routiers de marchandises, C2006-130 du 7 décembre 2006 Butler Capital Partners / Sernam, et les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 09-DCC-13 précitée ainsi que n° 09-DCC-74 du 14 décembre 2009 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Lovefrance SAS par la société Groupe Berto et n° 11-DCC-206 du 27 décembre 2011 relative à la prise de contrôle exclusif d'actifs du groupe Mory par la société Caravelle.

¹⁰ Voir la décision n° 09-DCC-13 précitée et la lettre C2005-110 en date du 29 novembre 2005 relative à une concentration dans les secteurs du transport routier de marchandises et de la logistique.

¹¹ Voir notamment la décision n° 11-DCC-79 précitée.

¹² Voir la décision n° 13-DCC-132 précitée.

13. En l'espèce, les parties à l'opération sont simultanément présentes sur l'ensemble des catégories de produits précités ainsi que de boulangerie, viennoiserie et pâtisserie.
14. En revanche, la pratique décisionnelle¹³ a considéré qu'il n'était pas pertinent de retenir une segmentation entre les prestations de transport de produits « grand froid »¹⁴ et les prestations de transport de produits frais sous température dirigée positive. Ces deux types de transport font appel à des équipements similaires, capables de produire du froid positif comme du froid négatif : la flotte des opérateurs de transport de marchandises sous température dirigée est constituée de camions multi-températures pouvant être équipés de cloisons séparant des compartiments maintenus à température différentes. Il a également été considéré qu'une segmentation du marché du transport de marchandises sous température dirigée par types d'organisation de l'offre n'était pas pertinente.
15. En l'espèce, les parties à l'opération sont actives sur le marché domestique du transport de marchandises sous température dirigée, selon les catégories de produits précitées. La question de la délimitation exacte des marchés sera toutefois laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelle que soient les délimitations retenues.

B. DÉLIMITATION GÉOGRAPHIQUE DES MARCHÉS DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SOUS TEMPÉRATURE DIRIGÉE

16. La pratique décisionnelle¹⁵ considère que les marchés du transport routier de marchandises et leurs éventuels segments revêtent généralement une dimension nationale malgré une tendance à l'europanisation.
17. La question de la délimitation géographique exacte des marchés sera toutefois laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelle que soient les délimitations retenues.

III. Analyse concurrentielle

18. Sur le marché du transport routier domestique de marchandises sous température dirigée, dont la taille a été évaluée par les parties à 5,5 milliards d'euros, les parts de marché cumulées des parties à l'opération seraient de [0-5] % ([0-5] % pour 2M et [0-5] % pour Omnes) devant de nombreux autres transporteurs tels que STEF, STG, Le Calvez, Staf, Etoile routière, Transports Jammet ou Frévia. Les parties à l'opération ont indiqué que leurs parts de marché cumulées seraient similaires, quelle que soit la catégorie de produit envisagée.
19. L'offre de prestations de services de transport de marchandises sous température dirigée est assurée par plus de 400 opérateurs, présents sur tout ou partie du territoire nationale. Les opérateurs de transport disposant d'une couverture nationale sont assez peu nombreux

¹³ Voir la lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie C2005-36.

¹⁴ Les produits « grand froid » sont les produits conservés sous température dirigée négative : les produits congelés, les produits surgelés et les crèmes glacées (Voir notamment la lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie C2005-36).

¹⁵ Voir notamment les décisions COMP/M.6059, n° 09-DCC-13 et n° 11-DCC-79 précitées.

(notamment STG, Olano, Martin Brower, Delanchy et Perrenot) mais de nombreuses autres entreprises de transport de marchandises sous température dirigée de taille plus réduite, qui disposent d'implantations dans une ou plusieurs régions, constituent également une contrainte concurrentielle.

20. Par conséquent, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés du transport de marchandises sous température dirigée.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 15-184 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre

© Autorité de la concurrence