

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 15-DCC-180 du 21 décembre 2015
relative à la prise de contrôle conjoint des groupes Simon et Chouteau
par les associés Simon et Chouteau**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé au service des concentrations le 6 novembre 2015 et déclaré complet le 1^{er} décembre 2015, relatif à la prise de contrôle conjoint des groupes Simon et Chouteau par les associés Simon et Chouteau, formalisée par un protocole d'accord en date du 26 octobre 2015 ;

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. Les membres de la famille Simon (ci-après, les « associés Simon ») sont les actionnaires majoritaires actuels de la Holding Simon, société à la tête du groupe Simon. Le groupe Simon est actif, principalement dans l'Ouest de la France, en matière de distribution de pneumatiques, de pièces de rechange et d'accessoires automobiles ainsi que de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.
2. Les membres de la famille Chouteau (ci-après, les « associés Chouteau ») contrôlent indirectement¹ la société Etablissements Michel Chouteau, elle-même à la tête du groupe Chouteau. Le groupe Chouteau est également actif, principalement dans l'Ouest de la France, en matière de distribution de pneumatiques, de pièces de rechange et d'accessoires automobiles ainsi que de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.

¹ Le contrôle est exercé via trois sociétés civiles actionnaires de la SA Etablissements Michel Chouteau (Dominique Chouteau Finance, Chantal Chouteau Finance et Marie-Christine Billaud Finance).

3. L'opération, formalisée par un protocole d'accord en date du 26 octobre 2015, se déroulera en trois temps :
- dans un premier temps, au plus tard le 31 décembre 2015, la société Holding Simon acquerra 51 % des titres de la société Etablissements Michel Chouteau ;
 - dans un deuxième temps, entre le 31 mars et le 30 juin 2017, les associés Chouteau apporteront les 49 % restant moins une action à la Holding Simon, avec pour contrepartie l'attribution de 17 % des titres de cette dernière. A l'issue de cette étape, la Holding Simon, à la tête du nouvel ensemble composé du groupe Simon et du groupe Chouteau, sera donc détenue à 83 % par les associés Simon et à 17 % par les associés Chouteau. Le pacte d'associés prévoit [confidentiel]. Compte tenu de la composition et des règles relatives à la prise de décisions au sein du comité stratégique, les associés Simon et les associés Chouteau détiendront un contrôle conjoint sur le nouvel ensemble ;
 - dans un troisième temps, [confidentiel].
4. Une opération de concentration n'est réputée réalisée que si celle-ci entraîne une modification durable du contrôle de l'entreprise concernée. Dès lors, à l'instar de la Communication juridictionnelle consolidée de la Commission européenne, « *la question de savoir dans quelle mesure une opération conduit à une modification durable de la structure du marché doit également être prise en compte pour évaluer une série d'opérations dont la première n'est que de nature transitoire* »². Par renvoi à la communication consolidée, l'Autorité de la concurrence indique dans ses lignes directrices qu'elle « *retient deux conditions pour apprécier si une opération transitoire constitue une modification durable du contrôle. D'une part le caractère transitoire de l'opération doit être convenu entre les différents acquéreurs de manière juridiquement contraignante, et, d'autre part, il ne doit pas exister de doute quant à la célérité de la deuxième étape* »³. La Commission européenne ajoute que « *lorsque ces conditions ne sont pas remplies, en particulier s'il existe un doute quant à la célérité de la deuxième étape après la première acquisition, la Commission considère la première opération comme une concentration distincte* »⁴.
5. A cet égard, la Communication consolidée évoque spécifiquement le scénario d'une opération conduisant à un contrôle en commun durant une période de démarrage mais converti, en vertu d'accords juridiquement contraignants, en contrôle exclusif exercé par un des actionnaires. La Commission européenne considère que « *compte tenu du fait que le contrôle en commun peut ne pas constituer une modification durable du contrôle, toute l'opération peut être considérée comme une acquisition de contrôle exclusif. Par le passé, la Commission a admis que ces périodes de démarrage pouvaient aller jusqu'à trois ans. Une telle période paraît trop longue pour exclure une influence du contrôle en commun sur la structure du marché. La période en question devrait dès lors, de manière générale, ne pas dépasser un an et la période de contrôle en commun n'être que de nature transitoire. Seul un tel laps de temps relativement court permettra de faire en sorte que la période de contrôle en commun ne puisse avoir, selon toute probabilité, une incidence particulière sur la structure du marché et puisse dès lors être considérée comme ne conduisant pas à une modification durable du contrôle* »⁵.

² Communication consolidée sur la compétence de la Commission en vertu du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises, point 29.

³ Lignes directrices de l'Autorité de la concurrence relatives au contrôle des concentrations, point 72.

⁴ Communication consolidée sur la compétence de la Commission en vertu du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises, point 33.

⁵ Communication consolidée précitée, point 34.

6. En l'espèce, si le caractère transitoire de l'opération est convenu entre les parties de manière juridiquement contraignante, il convient de relever que la mise en œuvre de la troisième étape ne pourra être établie avec certitude qu'entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2033 conformément aux stipulations contractuelles. Il se déduit de ce qui précède que l'exercice par les associés Simon et Chouteau d'une influence déterminante sur Holding Simon pendant une durée significative avant une prise de contrôle exclusif ne peut être considéré, au sens du contrôle des concentrations, comme purement transitoire mais constitue une modification durable du contrôle de Holding Simon, faute de célérité dans la mise en œuvre de la troisième étape envisagée.
7. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle conjoint des groupes Simon et Chouteau par les associés Simon et Chouteau, l'opération notifiée constitue une opération de concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
8. Les entreprises concernées ont réalisé ensemble un chiffre d'affaires hors taxes consolidé sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros (Holding Simon : [...] d'euros au cours de l'exercice clos le 31 mars 2015 ; Etablissements Michel Chouteau : [...] d'euros au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2014). Chacune de ces entreprises a réalisé, en France, un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (Holding Simon : [...] d'euros au cours du même exercice ; Etablissements Michel Chouteau : [...] d'euros au cours du même exercice). Compte tenu des chiffres d'affaires des entreprises concernées, l'opération ne relève pas de la compétence de l'Union européenne. En revanche, les seuils de contrôle mentionnés à 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

9. Les parties sont simultanément actives dans le secteur de la distribution en gros et au détail de pneumatiques de remplacement, de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles et de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.

A. LES MARCHES DE LA DISTRIBUTION EN GROS DE PNEUMATIQUES DE REMPLACEMENT

10. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité de la concurrence a envisagé, tout en laissant la question ouverte, de définir un marché intermédiaire de la distribution en gros de pneumatiques de remplacement, distinct du marché amont de la fabrication et du marché aval de la distribution au détail, en raison du nombre important de grossistes achetant des pneumatiques aux fabricants afin de les revendre aux détaillants⁶. L'Autorité a en outre considéré qu'il convenait de segmenter ce marché par type de véhicule : (i) véhicules de

⁶ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 10-DCC-149 du 26 octobre 2010 relative à la prise de contrôle conjoint de la société TyreDating par la Manufacture Française des Pneumatiques Michelin et Atiro Holding, n° 14-DCC-169 du 17 novembre 2014 relative à la prise de contrôle exclusif de la société IHLE Holding AG par la société Michelin Finanz Gesellschaft für Beteiligungen AG & OGH et n°15-DCC-76 du 30 juin 2015 relative à la prise de contrôle conjoint de la société Allopneus par le groupe Michelin et la société Hevea.

tourisme et camionnettes, (ii) camions et bus, (iii) engins agricoles, (iv) engins de travaux publics et de génie civil, (v) deux-roues non motorisés et (vi) deux-roues motorisés.

11. En l'espèce, les parties sont simultanément actives sur le marché de la distribution en gros de pneumatiques de remplacement pour véhicules de tourisme et camionnettes. Elles distribuent quasi-exclusivement des pneumatiques neufs et, à titre accessoire, des pneumatiques rechapés.
12. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente opération.
13. S'agissant de la délimitation géographique des marchés, l'Autorité a laissé la définition exacte du marché ouverte et a conduit son analyse concurrentielle au niveau national⁷. La Commission a également laissé la question de la définition exacte du marché géographique ouverte tout en menant son analyse concurrentielle au niveau européen et au niveau national⁸.
14. La question de la définition exacte de ce marché peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelles que soient les définitions retenues, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

B. LES MARCHES DE LA DISTRIBUTION

1. LA DISTRIBUTION AU DETAIL DE PNEUMATIQUES DE REMPLACEMENT

a) Les marchés de produits

15. S'agissant de la distribution de pneumatiques, la pratique décisionnelle⁹ distingue la fourniture de pneumatiques de premier équipement (dit aussi « première monte ») de celle de pneumatiques de remplacement. En effet, bien que ces produits soient identiques, ils ne sont pas destinés aux mêmes clients, ni distribués selon les mêmes canaux. Les pneumatiques de « première monte » correspondent aux pneumatiques placés sur les véhicules neufs, généralement vendus directement par les producteurs aux constructeurs automobiles. En revanche, les pneumatiques de remplacement concernent les achats effectués par les utilisateurs des véhicules auprès d'intermédiaires.
16. Par ailleurs, la pratique décisionnelle¹⁰ a considéré que les pneumatiques neufs de remplacement et les pneumatiques « rechapés » constituaient deux marchés distincts. En effet, les pneumatiques de remplacement ne sont pas nécessairement neufs : lorsque les carcasses des pneumatiques usagés sont encore en bon état, il est possible de les pourvoir d'une nouvelle bande de roulement, opération dite de « rechapage ». Le marché du rechapage se présente donc comme un marché de prestation de service « après-vente » vis-à-vis du marché des pneumatiques neufs. En pratique, les besoins en rechapage concernent presque uniquement les pneumatiques pour les véhicules lourds. Le rechapage peut être effectué par les fabricants de pneumatiques eux-mêmes, mais aussi par un grand nombre d'entreprises spécialisées.

⁷ Voir notamment les décisions de l'Autorité n° 14-DCC-169 et n° 10-DCC-149 précitées.

⁸ Voir notamment la décision de la Commission européenne n° COMP/M.6063 Itochu / Speedy du 12 mai 2011.

⁹ Voir notamment les décisions de la Commission européenne n° COMP/M.1470 et n° COMP/M.4516 et les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 14-DCC-90 et n° 14-DCC-169 précitées.

¹⁰ Voir notamment les décisions de la Commission européenne n° COMP/M.4516 Continental/Matador du 8 juin 2007 et n° COMP/M.4564 Bridgestone/Bandag du 29 mai 2007 ; voir également la décision de l'Autorité de la concurrence n° 11-DCC-75 du 25 mai 2011 relative à la prise de contrôle conjoint de la société Alençon Pneus par la société Continental Holding France et la Société Normande de Développement et de Financement.

17. En l'espèce, les parties sont simultanément présentes sur les marchés de la distribution de pneumatiques neufs de remplacement et de la distribution de pneumatiques de remplacement réchapés. Elles n'interviennent pas dans la fourniture de pneumatiques de première monte.
18. Au sein des pneumatiques de remplacement, la pratique décisionnelle distingue plusieurs marchés selon les types de véhicules ((i) véhicules de tourisme et camionnettes, (ii) camions et bus, (iii) engins agricoles, (iv) engins de travaux publics et de génie civil, (v) deux roues non motorisés et (vi) deux roues motorisés) et les modes de distribution. Ainsi par exemple, la distribution des pneumatiques pour véhicules de tourisme et camionnettes peut s'effectuer via (i) le canal des négociants spécialistes (tels Euromaster, Vulco, First Stop, Point S ou Eurotyre), (ii) le canal des centres auto (tels Norauto, Feu Vert, Speedy) et (iii) le canal des concessionnaires et garages automobiles. A côté de ces canaux traditionnels se développe la vente par internet, soit par le biais des sites internet des distributeurs traditionnels, soit par des *pure players*, uniquement actifs en ligne, tels qu'Allo pneus, 1001pneus ou 123pneus. Ces sites permettent aux consommateurs d'acheter en ligne leurs modèles de pneus et de les faire livrer directement auprès notamment d'un lieu de montage agréé (garage, centre auto, etc.).
19. Les autorités de concurrence¹¹ ont en outre considéré, tout en laissant la question ouverte, la possibilité de distinguer les pneumatiques réchapés selon la technique de rechapage. Il existe en effet deux techniques : le procédé de rechapage à chaud (qui consiste en la pose d'une nouvelle bande de roulement sur la carcasse du pneumatique, qui est ensuite moulé en usine et à chaud) et le procédé de rechapage à froid (qui consiste en la pose d'une bande de roulement pré-moulée, provenant d'un fournisseur extérieur, sur la carcasse du pneumatique).
20. En l'espèce, les parties sont simultanément actives dans la distribution de pneumatiques neufs de remplacement pour véhicules de tourisme et camionnettes, camions et bus, engins agricoles, engins de travaux publics et de génie civil ainsi que de deux-roues motorisés au sein du canal des négociants spécialistes. Elles distribuent des pneumatiques uniquement en points de vente physiques.
21. Les parties sont également simultanément actives dans la distribution de pneumatiques de remplacement réchapés uniquement sur le segment des camions et bus au sein du canal des négociants spécialistes et distribuent leurs pneumatiques en points de vente physiques.
22. La question de la délimitation exacte du marché de la distribution au détail de pneumatiques peut être laissée ouverte, dans la mesure où, quelle que soit la définition retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées. En l'espèce, l'analyse concurrentielle sera menée sans tenir compte des ventes en ligne, situation la plus défavorable aux parties.

b) Les marchés géographiques

23. La pratique décisionnelle¹², tout en laissant la question ouverte, a considéré que les marchés de la distribution de pneumatiques de remplacement revêtaient une dimension nationale. L'Autorité de la concurrence a toutefois envisagé une dimension locale de ce marché, tout en laissant la question ouverte¹³.

¹¹ Voir notamment les décisions n° COMP/M.4564 et 15-DCC-88 précitées.

¹² Voir notamment les décisions de la Commission européenne n° COMP/M.3081 MICHELIN / VIBORG du 7 mars 2003 et n° COMP/M.4516 précitée ainsi que la décision de l'Autorité de la concurrence n° 14-DCC-169 précitée.

¹³ Voir la décision n° 14-DCC-90 du 23 juin 2014 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés MPI et Repneu par Continental Holding France.

24. La question de la délimitation exacte du marché géographique peut cependant être laissée ouverte, dans la mesure où, quelle que soit la définition retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

2. LA DISTRIBUTION DE PIÈCES DE RECHANGE ET D'ACCESSOIRES AUTOMOBILES, ET LES SERVICES D'ENTRETIEN ET DE REPARATION DE VEHICULES AUTOMOBILES

25. Dans le secteur de la distribution automobile, la pratique décisionnelle¹⁴ distingue notamment : (i) la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles et (ii) la distribution de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.
26. En l'espèce, les parties sont simultanément actives sur les marchés de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles et de la distribution de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.
27. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente opération.
28. S'agissant de la délimitation géographique des marchés, la pratique décisionnelle retient une définition locale, l'analyse s'effectuant généralement au niveau départemental.
29. En tout état de cause, la question de la délimitation exacte du marché géographique peut être laissée ouverte, dans la mesure où, quelle que soit la définition retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

III. Analyse concurrentielle

30. Les parties sont simultanément actives sur les marchés de la distribution en gros et au détail de pneumatiques de remplacement ainsi que sur les marchés de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles et de la distribution de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.

1. SUR LE MARCHE DE LA DISTRIBUTION EN GROS DE PNEUMATIQUES DE REMPLACEMENT

31. Les parties sont simultanément actives uniquement en matière de pneumatiques de remplacement pour véhicules de tourisme et camionnettes. Elles distribuent quasi-exclusivement des pneumatiques neufs et, à titre accessoire, des pneumatiques rechapés.
32. Sur ce marché, les parties notifiantes estiment représenter moins de 15 % des ventes, quelle que soit la segmentation retenue. En outre, la nouvelle entité fera face à la concurrence de nombreux opérateurs dont Euromaster/Allopnus, Districash et Pneus Leader, les leaders du marché.

¹⁴ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n°09-DCC-01 du 8 avril 2009 relative à la prise de contrôle de la société Pellier Metz S.A.S. par le groupe Bailly S.A.S ; 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° 10-DCC-162 du 29 novembre 2010 relative à l'acquisition de fonds de commerce de la société Auto Losange par la société David Gerbier Finances et n° 10-DCC-192 du 16 décembre 2010 relative à la prise de contrôle de la société Catar SA par la société Vincent SA.

33. En conséquence, la présente opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché de la distribution en gros de pneumatiques de remplacement.

2. SUR LE MARCHÉ DE LA DISTRIBUTION AU DÉTAIL DE PNEUMATIQUES DE REMPLACEMENT

34. Les parties sont simultanément actives en matière de distribution au détail de pneumatiques neufs de remplacement et de pneumatiques de remplacement rechapés.

a) Sur le marché de la distribution au détail de pneumatiques neufs de remplacement

35. Les parties distribuent leurs pneumatiques uniquement en points de vente physiques avec un réseau de 81 points de vente.
36. *Au niveau national*, les parties notifiantes estiment que la part de marché cumulée du nouvel ensemble, tous véhicules et tous canaux de distribution confondus (hors vente internet), s'élèvera à [0-5] %.
37. Dans l'hypothèse d'une segmentation par type de véhicule, les parts de marchés cumulées des parties resteront inférieures à 15 %, à l'exception du segment des pneumatiques pour engins de travaux publics et de génie civil sur lequel la part de marché cumulée des parties s'élèvera à [10-20] %, l'opération entraînant un incrément de parts de marché de [5-10] %. Les parties continueront en outre à faire face à la concurrence de nombreux opérateurs dont Euromaster, First Stop et GCS (Génie Civil Services).
38. Dans l'hypothèse d'une segmentation selon le canal de distribution, les parties sont uniquement actives sur le canal des négociants spécialistes et leur part de marché cumulée s'élèvera à [0-5] % sur le marché global. En distinguant par type de véhicule, les parts de marchés cumulées des parties resteront inférieures à 20 %.
39. *Au niveau départemental*, les activités des parties se chevauchent dans les départements de la Charente (deux points de vente du groupe Simon et un point de vente du groupe Chouteau) et de la Loire-Atlantique (cinq points de vente du groupe Simon et quatre points de vente du groupe Chouteau).
40. Les parties indiquent ne pas être en mesure de calculer les parts de marché des différents points de vente sur des zones plus restreintes. Toutefois, le nombre de points de vente des parties sera limité dans chaque département et les parties feront face à la concurrence de nombreux points de vente exploités par de grandes enseignes de négociants spécialisés (notamment Point S, Euromaster et First Stop) mais aussi des centres auto (Norauto, Feu Vert, Speedy).
41. En conséquence, la présente opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché de la distribution au détail de pneumatiques neufs de remplacement.

b) Sur le marché de la distribution au détail de pneumatiques de remplacement rechapés

42. Les parties sont également simultanément actives dans la distribution de pneumatiques de remplacement réchappés uniquement sur le segment des camions et bus. Elles distribuent les

pneumatiques de remplacement rechapés au sein du canal des négociants spécialistes uniquement en points de vente physiques.

43. **Au niveau national**, les parties notifiantes estiment que la part de marché cumulée des parties s'élèvera à [5-10] % sur le marché de la vente de pneumatiques de remplacement réchapés pour camions et bus par les négociants spécialistes. Dans l'hypothèse d'une segmentation selon la technique de rechapage, les parties estiment que la part de marché de marché cumulée des parties s'élèvera à [5-10] % sur le segment des pneumatiques rechapés à chaud et à [5-10] % sur le segment des pneumatiques rechapés à froid.
44. **Au niveau départemental**, les activités des parties se chevauchent dans les départements de la Charente (deux points de vente du groupe Simon et un point de vente du groupe Chouteau) et de la Loire-Atlantique (cinq points de vente du groupe Simon et quatre points de vente du groupe Chouteau). Les parties indiquent ne pas être en mesure de calculer les parts de marché des différents points de vente sur des zones plus restreintes. Toutefois, le nombre de points de vente des parties sera limité dans chaque département à l'issue de l'opération et elles feront face à la concurrence des manufacturiers et de leurs filiales (société Pneus Laurent, filiale de Michelin ; société SLBR, filiale de Bridgestone ; société Next Tread, filiale de Goodyear Dunlop Tires) ainsi que des autres négociants spécialistes (notamment Point S, Euromaster, Siligom et First Stop).
45. En conséquence, la présente opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché de la distribution au détail de pneumatiques de remplacement rechapés.

3. SUR LES MARCHES DE LA DISTRIBUTION DES PIÈCES DE RECHANGE ET D'ACCESSOIRES AUTOMOBILES ET DE LA DISTRIBUTION DE SERVICES D'ENTRETIEN ET DE REPARATION DE VEHICULES AUTOMOBILES

46. Les parties sont simultanément actives sur les marchés de la distribution des pièces de rechange et d'accessoires automobiles et de la distribution de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.
47. **Au niveau national**, la part de marché cumulée des parties s'élèvera à moins de 1 % sur ces deux marchés.
48. **Au niveau départemental**, les activités des parties se chevauchent dans les départements de la Charente (deux points de vente du groupe Simon et un point de vente du groupe Chouteau) et de la Loire-Atlantique (cinq points de vente du groupe Simon et quatre points de vente du groupe Chouteau). Les parties estiment que la part de marché cumulée des parties restera inférieure à 5 % sur ces deux marchés dans les départements de la Charente et de la Loire-Atlantique.
49. En conséquence, la présente opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les marchés de la distribution des pièces de rechange et d'accessoires automobiles et de la distribution de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 15-199 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre

© Autorité de la concurrence