

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 16-DCC-146 du 14 septembre 2016
relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Doyen Auto et
Ariane par la société Autodistribution**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 10 août 2016, relatif à la prise de contrôle exclusif des sociétés Doyen Auto et Ariane par la société Autodistribution, formalisée par un contrat de cession d'actions en date du 27 juin 2016 ;

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 le fonds d'investissement Bain Capital. Le groupe Autodistribution intervient comme centrale d'achat de pièces de rechange automobiles pour le compte de distributeurs filialisés ou adhérents de ses réseaux de distribution. Il est également actif dans la vente en gros 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 anime enfin le réseau de garages AD qui comprend plus de 2 000 sites.
2. Doyen Auto et Ariane sont les deux sociétés de tête du groupe Doyen. Leur capital est détenu intégralement par la société Doge Invest. Le groupe Doyen est une centrale d'achat de pièces de rechange automobiles, distribue des pièces de rechange automobiles sur le marché de gros, pour les véhicules légers uniquement, et anime, sur le marché de détail, un réseau de garages sous l'enseigne « 1,2,3 AutoService » et le label « Réparateur Agréé Requal ».

3. L'opération, formalisée par un contrat de cession d'actions en date du 27 juin 2016, consiste en l'acquisition par la société Autodistribution de l'intégralité des actions et droits de vote des sociétés Doyen Auto et Ariane. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle exclusif du groupe Doyen par le groupe Autodistribution, l'opération 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 hors taxes sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros (Bain Capital : [...] d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2015 ; Doyen : 202 millions d'euros pour le même exercice). Chacune de ces entreprises a réalisé en France un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (Bain Capital : [...] d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2015 ; Doyen : 124 millions d'euros pour le même exercice). Compte tenu de ces chiffres d'affaires et dans la mesure où le groupe Doyen n'a pas réalisé un chiffre d'affaires supérieur à 25 millions d'euros dans au moins trois Etats membres, 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 relatifs à la concentration économique.

II. Délimitation des marchés pertinents

5. Les activités des parties se chevauchent sur les marchés de l'approvisionnement en pièces de rechange automobiles (A), de la distribution de gros de pièces de rechange automobiles (B) et de la distribution de détail de pièces de rechange automobiles et de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles (C).

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

1. MARCHÉ DE PRODUITS

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 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*

¹ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 14-DCC-44 du 26 mars 2014 relative à la prise de contrôle exclusif du groupe ACR par la société Autodistribution, 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.

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 européen 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.*
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. En l'espèce, les parties sont simultanément présentes sur le marché de l'approvisionnement en pièces détachées et accessoires sur le canal IAM pour véhicules légers.

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, n° 14-DCC-44, n° 13-DCC-42 et n°13-DCC-70, 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.

⁸ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 11-DCC-60, n° 12-DCC-82, n° 13-DCC-70, 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.

2. MARCHÉ GÉOGRAPHIQUE

13. 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 européen⁹. La pratique décisionnelle a néanmoins relevé dans certaines décisions des éléments pouvant conduire à envisager une délimitation plus étroite de ces marchés, à savoir nationale, pour le canal IAM tels que notamment des différences de prix ou de structures de distribution en fonction de pays¹⁰.
14. 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.

B. LES MARCHÉS DE LA DISTRIBUTION EN GROS DE PIÈCES DE RECHANGE AUTOMOBILES

1. MARCHÉ DE PRODUITS

15. 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 automobiles¹¹.
16. 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, légers ou lourds, dans lesquelles les pièces sont intégrées.
17. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations de marché à l'occasion de la présente opération.

⁹ 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° 14-DCC-44, n°11-DCC-21, n°11-DCC-60 et n°12-DCC-82, précitées.

¹⁰ 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 et n° 12-DCC-82, précitées.

¹¹ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 14-DCC-44, n° 12-DCC-82 et n° 13-DCC-70, 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.

18. En l'espèce, les parties sont simultanément présentes sur le marché de gros en pièces de rechange et accessoires pour véhicules légers.

2. MARCHÉ GÉOGRAPHIQUE

19. La pratique décisionnelle a laissé ouverte la délimitation géographique précise des marchés de la distribution en gros de pièces détachées automobiles : européenne, nationale ou régionale¹². En l'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.

C. LES MARCHÉS DE LA DISTRIBUTION DE DETAIL DE PIÈCES DE RECHANGE ET DE SERVICES D'ENTRETIEN ET DE REPARATION DE VEHICULES AUTOMOBILES

1. MARCHÉS DE PRODUITS

20. Dans le secteur de la distribution automobile, la pratique décisionnelle¹³ 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.
21. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente opération.
22. Au sein du marché de la distribution des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles, la pratique décisionnelle¹⁴ a envisagé, tout en laissant la question ouverte, l'existence d'un marché des services d'entretien et de réparation rapides (« *fast-fit services* »).
23. En tout état de cause, la question de l'existence d'un marché des services d'entretien et de réparation rapides peut rester ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle restent identiques quelle que soit la définition retenue.

2. MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

24. La pratique décisionnelle¹⁵ retient une définition locale de ces marchés, l'analyse s'effectuant généralement au niveau départemental.
25. La question de la délimitation exacte de ce marché peut rester ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle restent identiques quelle que soit la définition géographique retenue.

¹² Voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence n° 14-DCC-44 précitée.

¹³ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 16-DCC-109 du 21 juillet 2016 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Speedy Holding France par Bridgestone Europe, 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.

¹⁴ Voir les décisions de la Commission n° COMP/M.6063 Itochu/Speedy du 12 mai 2011 et n° COMP/M.1526 Ford/Kwik-Fit du 31 mai 1999.

¹⁵ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 16-DCC-109 et n° 14-DCC-44, précitées.

III. Analyse concurrentielle

26. Les parties sont simultanément actives sur les marchés de l'approvisionnement en pièces de rechange automobiles, de la distribution de gros de pièces de rechange automobiles et de la distribution de détail de pièces de rechange automobiles et de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles. L'opération entraîne donc des effets horizontaux (A) et verticaux (B).

A. LES EFFETS HORIZONTAUX

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

27. La part de marché cumulée des parties n'excède pas 20 % sur le marché de l'approvisionnement en pièces détachées sur le canal IAM pour véhicules légers, quel que soit le marché considéré, et l'incrément de part de marché résultant de l'opération est inférieur à 3 %. Les parties continueront à être confrontées sur ce marché à la concurrence d'autres centrales d'achats telles que Groupauto, des centres autos et autres chaînes de réparation rapide (Feu vert, Norauto ou Speedy) et de la grande distribution. Les fournisseurs, à savoir les équipementiers, sont par ailleurs des groupes internationaux disposant d'un pouvoir de marché important.
28. En conséquence, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés amont de l'approvisionnement en pièces de rechange par le biais d'effets horizontaux.

2. LES MARCHÉS DE LA DISTRIBUTION DE PIÈCES DE RECHANGE AUTOMOBILES

29. Sur le marché de la distribution en gros de pièces détachées, outre leurs activités en propre, les parties animent chacune un réseau de distribution, VL Autodistribution pour Autodistribution et API pour le groupe Doyen. La partie notifiante a indiqué que l'Autorité pourrait estimer que ces adhérents ne sont pas totalement autonomes des parties d'un point de vue commercial et doivent être intégrés aux parties pour apprécier l'impact concurrentiel de l'opération¹⁶. La question a été laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse demeurent inchangées quelle que soit la position retenue.
30. Pour le marché national de la distribution de gros de pièces détachées pour véhicules légers, où les activités des parties se chevauchent, la partie notifiante estime que la part de marché de la nouvelle entité, incluant les réseaux VL Autodistribution et API, n'excédera pas 12,5 % quelle que soit la segmentation retenue.
31. Au niveau régional, les parts de marché de la nouvelle entité, incluant les réseaux VL Autodistribution et API, sur le marché de la distribution en gros de pièces détachées pour véhicules légers, n'excéderont pas 18,3 % dans l'ensemble des régions, l'opération occasionnant un incrément de parts de marché maximal de 2,1 %. Il existe par ailleurs sur ces marchés un nombre important de concurrents, tels que notamment Groupauto, Autolia, Groupe Laurent, Apprau ou Van Heck.

¹⁶ L'Autorité et le Conseil d'Etat considère en effet 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 - voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence n° 14-DCC-71 du 4 juin 2014 relative à la prise de contrôle exclusif du groupe Nocibé par Advent International Corporation et la décision du Conseil d'Etat du 23 décembre 2010, Société Monsieur Bricolage.

32. 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.

3. LES MARCHÉS DE DÉTAIL DE LA DISTRIBUTION DE PIÈCES DE RECHANGE ET DE SERVICES D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

33. Sur les marchés de détail, le groupe Doyen et les distributeurs du réseau API promeuvent et développent l'enseigne « 1,2,3 AutoService » et le label « Réparateur Agréé Requal ». Le groupe Autodistribution anime également le réseau de garages AD. La question de l'autonomie commerciale de ces distributeurs et de leur intégration éventuelle aux parties dans l'analyse concurrentielle a été laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse demeurent inchangées quelle que soit la position retenue.
34. Les parties sont simultanément actives sur les marchés de détail de la distribution de pièces de rechange et de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles. Au niveau départemental, les parts de marché des parties, incluant les garages « 1,2,3 AutoService », « Réparateur Agréé Requal » et « AD », n'excèdent pas 10 % en nombre de points de vente, quel que soit le marché considéré, à l'exception du département du [confidentiel] où la part de marché cumulée des parties sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles est de [10-20] %. Dans ce département, de nombreux garages concurrents sont présents : garages agréés des constructeurs, centres auto (Norauto, Feu Vert, Speedy ou l'Auto Leclerc), réseaux de garage (Top Garage, Precisium ou Eurorepar) ou pneumaticiens (Euromaster ou Point S).
35. En conséquence, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les marchés de la distribution de détail de pièces de rechange et accessoires automobiles et de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.

B. LES EFFETS VERTICAUX

36. Une concentration verticale peut restreindre l'accès à 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. La stratégie de verrouillage peut également concerner 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. L'Autorité de la concurrence considère qu'il est peu probable qu'une entreprise ayant une part de marché inférieure à 30 % sur un marché donné puisse verrouiller un marché en aval ou en amont de celui-ci.
37. En l'espèce, l'opération a pour effet de renforcer la position d'Autodistribution sur le marché amont de l'approvisionnement en pièces de rechange et les marchés aval de la distribution de gros et de détail de pièces détachées et des services d'entretien et de réparation de véhicules.
38. A l'amont, la part de marché cumulée des parties n'excède pas 20 % sur le marché de l'approvisionnement en pièces détachées sur le canal IAM pour véhicules légers, quel que soit le marché considéré, et l'incrément de part de marché résultant de l'opération est inférieur à 3 %.
39. Sur les marchés aval, les parts de marché de la nouvelle entité sur le marché de la distribution de gros de pièces détachées de véhicules légers n'excéderont pas 18,3 %, quel que soit le

marché considéré. Sur les marchés de détail de la distribution de pièces de rechange et de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles, la part de marché cumulée des parties n'excèdera pas 11 %, quel que soit le marché concerné.

40. En outre, comme indiqué précédemment, les parties sont confrontées sur les marchés amont et aval à un nombre important de concurrents, qui seraient en mesure de neutraliser une éventuelle stratégie de verrouillage de l'accès aux débouchés et/ou aux intrants.
41. En conséquence, l'opération notifiée n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 16-128 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre

© Autorité de la concurrence