

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 16-DCC-223 du 22 décembre 2016
relative à la prise de contrôle exclusif par la société Groupe Kertrucks
Finance de la société Filoca et des fonds de commerce de distribution
poids lourds et de pneumatiques des sociétés Caroff Pneus, Carhaix
PL et GGPL**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 25 novembre 2016, relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Filoca et des fonds de commerce de distribution poids lourds et de pneumatiques des sociétés Caroff Pneus, Carhaix PL et GGPL par la société Groupe Kertrucks Finance, formalisée par des conventions de cession de fonds de commerce et une convention de cession d'actions en date du 28 octobre 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. Groupe Kertrucks Finance est à la tête d'un groupe de sociétés actives dans les secteurs de la distribution de véhicules industriels¹, de pièces de rechange et d'accessoires pour véhicules industriels, ainsi que dans le secteur de la réparation et de l'entretien de véhicules industriels. Le groupe Kertrucks est également actif dans les secteurs de la location de véhicules industriels sous l'enseigne Clovis Location et de la distribution de pneumatiques de remplacement sous l'enseigne Vulco. Les sociétés du groupe Kertrucks sont présentes dans les départements des Côtes d'Armor (22), de l'Ille-et-Vilaine (35), du Morbihan (56), du Finistère (29), de Loire-Atlantique (44), du Maine-et-Loire (49) et de la Mayenne (53). La société Groupe Kertrucks

¹ Elles distribuent des véhicules industriels neufs de la marque Renault Trucks et des véhicules industriels d'occasion de toutes marques.

Finance est conjointement détenue par les sociétés Jam Prod et Sacapuce à hauteur de 47,24 % chacune², ces sociétés étant contrôlées respectivement par MM. Ronsin et Auger.

2. Les sociétés Caroff Pneus, Carhaix PL, GGPL et Filoca (ci-après, les « sociétés cibles ») sont actives dans les secteurs de la distribution de véhicules industriels³ et de pièces de rechange et d'accessoires pour véhicules industriels, ainsi que dans le secteur de la réparation et de l'entretien de véhicules industriels. Elles sont également actives dans les secteurs de la location de véhicules industriels sous l'enseigne Clovis Location et de la distribution de pneumatiques de remplacement sous l'enseigne Euromaster. Les sociétés cibles sont détenues par la société Sofisco elle-même contrôlée par la famille Scouarnec. Les sociétés cibles sont présentes dans les départements des Côtes d'Armor (22), du Finistère (29) et de l'Ille-et-Vilaine (35).
3. L'opération notifiée, formalisée par des conventions de cession de fonds de commerce et une convention de cession d'actions en date du 28 octobre 2016, consiste en l'acquisition par le groupe Kertrucks de la totalité des actions de la société Filoca et des fonds de commerce de distribution poids lourds et de pneumatiques des sociétés Caroff Pneus, Carhaix PL et GGPL. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle exclusif des sociétés cibles par le groupe Kertrucks, 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 mondial hors taxes de plus de 150 millions d'euros (groupe Kertrucks : 153 millions pour le dernier exercice clos au 31 décembre 2015 ; les sociétés cibles : 50,9 millions d'euros pour le même exercice). Les entreprises concernées réalisent en France un chiffre d'affaires total hors taxes supérieur à 50 millions d'euros (groupe Kertrucks : 143 millions d'euros pour le dernier exercice clos au 31 décembre 2015 ; les sociétés cibles : 50,9 millions 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 sont simultanément actives sur le marché de la distribution en gros de véhicules industriels d'occasion et sur les marchés de la distribution au détail de véhicules industriels neufs et d'occasion. Elles sont également actives sur le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires pour véhicules industriels, sur le marché de la distribution de services d'entretien et de réparation de véhicules industriels, et sur le marché de la location de véhicules industriels. Elles sont enfin toutes les deux actives sur les marchés de la distribution des pneumatiques neufs de remplacement et de la distribution des pneumatiques réchappés.

² Le reste du capital est détenu par la société MD Développement à hauteur de 2,84 %, M. Raymond à hauteur de 0,01 %, M. Le Men à hauteur de 0,01 % et par neuf salariés du groupe qui détiennent ensemble 2,67 %.

³ Elles distribuent des véhicules industriels neufs de la marque Renault Trucks et des véhicules industriels d'occasion de toutes marques.

A. MARCHES DE PRODUITS ET DE SERVICES

1. MARCHE DE LA DISTRIBUTION EN GROS DE VEHICULES INDUSTRIELS D'OCCASION

6. La pratique décisionnelle française et européenne a distingué le marché de la distribution en gros et le marché de la distribution au détail de véhicules automobiles⁴. Le commerce de gros met en relation des distributeurs ou des importateurs avec des revendeurs qui commercialisent les véhicules auprès des consommateurs finals. Au sein du marché de la distribution en gros de véhicules automobiles, la pratique décisionnelle distingue un marché des véhicules neufs et un marché des véhicules d'occasion⁵.
7. La pratique décisionnelle européenne a envisagé, tant pour les véhicules neufs que les véhicules d'occasion, de segmenter ces marchés selon le type de véhicules (véhicules de tourisme, véhicules utilitaires léger et véhicules industriels)⁶.
8. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces segmentations pour les besoins de la présente opération.

2. MARCHES DE LA DISTRIBUTION AU DETAIL DE VEHICULES INDUSTRIELS

9. Dans le secteur de la distribution automobile au détail, la pratique décisionnelle distingue notamment (i) la distribution de véhicules automobiles particuliers neufs et destinés à une clientèle de particuliers ; (ii) la distribution de véhicules automobiles particuliers neufs et destinés à une clientèle de professionnels ; (iii) la distribution de véhicules automobiles commerciaux et (iv) la distribution de véhicules automobiles d'occasion⁷.
10. Par analogie, il peut être distingué, au sein du secteur de la distribution de véhicules industriels, le marché de la distribution de véhicules industriels neufs et le marché de la distribution de véhicules industriels d'occasion⁸.
11. Par ailleurs, au sein de la catégorie des véhicules industriels, la Commission européenne a opéré une distinction entre les poids lourds, d'une part, et les bus et cars, d'autre part⁹. S'agissant des camions, la pratique décisionnelle européenne a de surcroît segmenté le marché en fonction du poids du véhicule entre les utilitaires légers (< 5 tonnes), les utilitaires moyens (5-16 tonnes) et les poids lourds (> 16 tonnes).
12. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces segmentations pour les besoins de la présente opération.

⁴ Décision n° COMP/M.2832 de la Commission européenne du 22 juillet 2002- General Motors / Daewoo Motors, décision n° COMP/M.6958 de la Commission européenne du 8 août 2013 - CD&R/We Buy Any Car, décision n° 15-DCC-126 de l'Autorité de la concurrence du 17 septembre 2015 relative à la prise de contrôle exclusif du groupe Imexo par Alcopa.

⁵ Décision n° COMP/M.6958, précitée ; décision n° COMP/M.6763 de la Commission européenne du 27 mars 2013 -VWFS / PON Holdings B.V. / PON Equipment Rental & Lease.

⁶ Décisions n° COMP/M.3388 de la Commission européenne du 30 avril 2004 - Ford Motor Company Ltd / Polar Motor Group Ltd, décisions n° COMP/M.6763 et n° COMP/M.6958, précitées.

⁷ Décision n° 16-DCC-76 de l'Autorité de la concurrence du 23 mai 2016 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Languedoc Automobiles et Grand Sud Auto par Peyrot Investissements.

⁸ Décision n° 10-DCC-151 de l'Autorité de la concurrence du 29 octobre 2010 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Austrasie par le groupe Lenormant.

⁹ Décision n° COMP/M.5157 de la Commission européenne du 13 juin 2008 - Volkswagen/Scania, décision n° COMP/M.4336 de la Commission européenne du 20 décembre 2006 - Man/Scania, décision n° COMP/M.1672 de la Commission européenne du 14 mars 2000 - Volvo/Scania, décision n° COMP/M.1980 de la Commission européenne du 1er septembre 2009 - Volvo/Renault V.I.

3. MARCHES DE LA DISTRIBUTION DE PIÈCES DE RECHANGE ET D'ACCESSOIRES POUR VÉHICULES INDUSTRIELS ET DE SERVICES D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS

13. L'Autorité de la concurrence a identifié deux marchés distincts : le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires pour véhicules industriels, d'une part, et le marché de la distribution de services d'entretien et de réparation de véhicules industriels, d'autre part¹⁰.
14. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette segmentation pour les besoins de la présente opération.

4. MARCHE DE LA LOCATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS

15. L'Autorité de la concurrence a identifié un marché de services de location de véhicules industriels¹¹.
16. Au sein de ce marché, les autorités de concurrence ont envisagé de distinguer les services de location de véhicules industriels d'un poids inférieur ou égal à 3,5 tonnes, ceux d'un poids compris entre 3,5 et 15 tonnes et ceux d'un poids supérieur à 15 tonnes¹².
17. Par ailleurs, elles ont distingué les services de location de véhicules industriels de courte durée la location de véhicules industriels de longue durée¹³.
18. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces segmentations pour les besoins de la présente opération.

5. MARCHE DE LA DISTRIBUTION DE PNEUMATIQUES DE REMPLACEMENT

19. La pratique décisionnelle distingue la fourniture de pneumatiques de premier équipement (ou de « première monte ») de celle de pneumatiques de remplacement¹⁴. En effet, bien que ces produits soient identiques, ils ne sont pas destinés aux mêmes clients, ni distribués via 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.
20. 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

¹⁰ Décision n° 10-DCC-151, précitée.

¹¹ Id.

¹² Lettre n° C 2006-43 du ministre de l'économie en date du 17 février 2003 aux conseils de la société Eurazeo, relative à une concentration dans le secteur de la location de véhicules automobiles, décision n° 09-DCC-74 de l'Autorité de la concurrence du 14 décembre 2009 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Lovefrance SAS par la société Groupe Berto.

¹³ Décision n° 09-DCC-74 précitée et décisions n° COMP/M.2540 de la Commission européenne du 4 septembre 2001 – FIDIS/SEI/JV et n° COMP/M.4420 de la Commission européenne du 5 décembre 2006 – Crédit Agricole / Fiat Auto / FAFS.

¹⁴ Décision n° COMP/M.1470 de la Commission européenne du 23 juillet 1999 - Goodyear/Sumitomo, décision n° COMP/M.4516 de la Commission européenne du 8 juin 2007 - Continental/Matador, décision n°14-DCC-90 de l'Autorité de la concurrence du 23 juin 2014 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés MPI et Repneu par Continental Holding France, décision n°14-DCC-169 de l'Autorité de la concurrence 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 décision n°15-DCC-88 de l'Autorité de la concurrence du 8 juillet 2015 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Alençon Pneus par la société Continental Holding France.

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

21. S'agissant des pneumatiques de remplacement pour véhicules de tourisme et camionnettes, leur distribution peut s'effectuer via (i) le canal des négociants spécialistes (tels Euromaster, Vulco, First Stop, Point S, Profil Plus 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, la vente en ligne se développe, 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 auprès d'un lieu de montage agréé (garage, centre auto, etc.). L'Autorité de la concurrence a examiné la pertinence d'une segmentation en fonction des canaux de distribution. Elle n'a cependant pas tranché cette question, examinant les effets de concentrations sur un marché global de la distribution en points de vente physique et en ligne ainsi qu'en distinguant ces deux canaux de vente¹⁵.
22. Par ailleurs, la pratique décisionnelle a considéré que les pneumatiques neufs de remplacement et les pneumatiques « rechapés » constituaient deux marchés distincts¹⁶. 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 au moyen d'une opération dite de « rechapage ». Le marché du rechapage se présente donc comme un marché de prestation de service « après-vente », distinct du marché des pneumatiques neufs de remplacement. 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.
23. La Commission européenne a en outre envisagé de distinguer les pneumatiques rechapés selon la technique de rechapage¹⁷. 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).
24. Il n'y a pas lieu de remettre en cause l'ensemble de ces segmentations pour les besoins de la présente opération.

B. MARCHES GEOGRAPHIQUES

1. MARCHE DE LA DISTRIBUTION EN GROS DE VEHICULES INDUSTRIELS D'OCCASION

25. La pratique décisionnelle a laissé ouverte la question d'une délimitation européenne ou nationale des marchés de la distribution en gros des véhicules neufs et d'occasion¹⁸.

¹⁵ Décision n° 15-DCC-76 de l'Autorité de la concurrence du 30 juin 2015 relative à la prise de contrôle conjoint de la société Allo pneus par le groupe Michelin et la société Hevea.

¹⁶ Décision n° COMP/M.4516, précitée et décision n° COMP/M.4564 de la Commission européenne du 29 mai 2007 - Bridgestone/Bandag ; décision n° 11-DCC-75 de l'Autorité de la concurrence 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 et décision n° 15-DCC-88 précitée.

¹⁷ Décision n° COMP/M.4564, précitée.

¹⁸ Décision n° COMP/M.2832 et n° COMP/M.6958, précitées, et décision n° 15-DCC-126 précitée.

26. En l'espèce, l'analyse concurrentielle sera effectuée sur ces deux marchés géographiques.

2. MARCHES DE LA DISTRIBUTION AU DETAIL DE VEHICULES INDUSTRIELS

27. La pratique décisionnelle retient une dimension locale, généralement au niveau départemental¹⁹. L'analyse concurrentielle est complétée par un examen de l'opération sur un territoire formé par les départements limitrophes au département où les parties sont simultanément présentes, lorsque l'une des parties y est également active.

3. MARCHES DE LA DISTRIBUTION DE PIECES DE RECHANGE ET D'ACCESSOIRES POUR VEHICULES INDUSTRIELS ET DE SERVICES D'ENTRETIEN ET DE REPARATION DE VEHICULES INDUSTRIELS

28. La pratique décisionnelle retient une dimension locale, l'analyse s'effectuant généralement au niveau départemental²⁰.
29. S'agissant de la réparation et de la maintenance de poids lourds, la pratique décisionnelle nationale²¹ n'a pas exclu l'existence d'une dimension nationale, tout en analysant les effets de l'opération à l'échelon départemental.
30. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations géographiques pour les besoins de la présente opération.

4. MARCHE DE LA LOCATION DE VEHICULES INDUSTRIELS

31. La pratique décisionnelle a retenu une dimension nationale, à l'exception de la location de courte durée pour laquelle une analyse au niveau local a été effectuée²².
32. Toutefois, une analyse au niveau local a également été menée au niveau local s'agissant de la location longue durée de véhicules industriels, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées.

5. MARCHE DE LA DISTRIBUTION DE PNEUMATIQUES DE REMPLACEMENT

33. La pratique décisionnelle a considéré que les marchés de la distribution de pneumatiques de remplacement pour les différents types de véhicules et de pneumatiques réchappés revêtaient une dimension nationale²³, voire locale²⁴.
34. En l'espèce, l'analyse concurrentielle sera effectuée sur ces deux marchés géographiques.

¹⁹ Décision n° 16-DCC-79 de l'Autorité de la concurrence du 31 mars 2016 relative à la prise de contrôle exclusif par la société Team Colin des sociétés RN6 Automobile Melun et Automobile Melun et décision n°10-DCC-151 précitée.

²⁰ Décision n° 10-DCC-151 précitée.

²¹ Lettre n° C 2007-32 précitée et décision n°10-DCC-151 précitée.

²² Lettre du ministre de l'économie du 17 octobre 2002, précitée ; décision n° 09-DCC-74, précitée.

²³ Décisions n° COMP/M.3081 de la Commission européenne du 7 mars 2003 - Michelin/Viborg, décision n° COMP/M.4516 précitée et décisions n°14-DCC-169 et n°15-DCC-88 précitées.

²⁴ Décisions n°15-DCC-88 et n°14-DCC-90, précitées.

III. Analyse concurrentielle

A. MARCHÉ DE LA DISTRIBUTION EN GROS DE VEHICULES INDUSTRIELS D'OCCASION

35. Sur ce marché, les parties estiment que leur part de marché cumulée sera inférieure en volume à 1 %, quelle que soit la délimitation géographique envisagée. La nouvelle entité restera confrontée aux concessionnaires automobiles et aux transporteurs qui vendent également en gros des véhicules industriels d'occasion.
36. Par conséquent, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché de la distribution en gros de véhicules industriels d'occasion.

B. MARCHE DE LA DISTRIBUTION AU DETAIL DE VEHICULES INDUSTRIELS NEUFS

37. Sur ce marché, les parties sont toutes deux présentes dans le département des Côtes d'Armor (22). Par ailleurs, le groupe Kertrucks est également actif dans les départements de l'Ille-et-Vilaine (35) et du Morbihan (56) qui sont limitrophes au département des Côtes d'Armor. Les sociétés cibles sont par ailleurs présentes dans le département du Finistère (29), département limitrophe au département des Côtes d'Armor.

1. POSITION DES PARTIES

38. Dans le département des Côtes d'Armor (22), les parties détiennent les parts de marché suivantes :

Département des Côtes d'Armor (22)	Part de marché du groupe Kertrucks	Part de marché des sociétés cibles	Part de marché cumulée des parties
Distribution de véhicules industriels	4,3 %	7,9 %	12,5 %
Distribution de véhicules industriels neufs inférieurs à 5 tonnes	0,6 %	5,8 %	6,4 %
Distribution de véhicules industriels neufs entre 5 et 16 tonnes	9,1 %	59,1 %	68,2 %
Distribution de véhicules industriels neufs supérieurs à 16 tonnes	10,6 %	8,9 %	19,5 %

39. Sur une zone géographique regroupant les départements des Côtes d'Armor (22), de l'Ille-et-Vilaine (35), du Morbihan (56) et du Finistère (29), les parties détiennent les parts de marché suivantes :

Départements des Côtes d'Armor (22), de l'Ille-et-Vilaine (35), du Morbihan (56) et du Finistère (29)	Part de marché du groupe Kertrucks	Part de marché des sociétés cibles	Part de marché cumulée des parties
Distribution de véhicules industriels	11,9 %	4,7 %	16,6 %
Distribution de véhicules industriels neufs inférieurs à 5 tonnes	5,3 %	2,9 %	8,2 %
Distribution de véhicules industriels neufs entre 5 et 16 tonnes	22,5 %	23,9 %	46,4 %
Distribution de véhicules industriels neufs supérieurs à 16 tonnes	20,6 %	5,4 %	26 %

2. ANALYSE DES EFFETS DE L'OPERATION

40. La part de marché cumulée des parties excède 50 % sur le marché de la distribution de véhicules industriels neufs entre 5 et 16 tonnes dans le département des Côtes d'Armor (68,2 %). Elle s'élève à 46,4 % sur la zone regroupant les départements des Côtes d'Armor (22), de l'Ille-et-Vilaine (35), du Morbihan (56) et du Finistère (29). Les parties représentent en revanche moins de 27 % des autres marchés concernés.
41. La distribution de véhicules industriels neufs entre 5 et 16 tonnes se caractérise toutefois par un volume de vente très limitée. Seulement 22 véhicules de cette gamme ont été vendus dans le département des Côtes d'Armor en 2015, de sorte que la vente d'un seul véhicule équivaut à une part de marché de 5 % environ.
42. La taille très limitée de ce marché est confirmée par une analyse de son évolution de 2011 à 2015, qui montre que le nombre de véhicules vendu annuellement n'excède pas 24 en moyenne :

Année	Ventes de véhicules industriels de gamme intermédiaire dans le département des Côtes d'Armor
2015	22
2014	28
2013	23
2012	24
2011	23

Année	Ventes de véhicules industriels de gamme intermédiaire dans le département des Côtes d'Armor
Moyenne 2011-2015	24

43. Sur ce marché, le groupe Kertrucks n'a pas vendu plus de deux véhicules par an au cours des cinq dernières années dans le département des Côtes d'Armor, ce qui lui confère une part de marché comprise entre 0 (2011, 2014) et 9,1 % (2015) sur cette période.

Année	Ventes du groupe Kertrucks	Part de marché du groupe Kertrucks
2015	2	9,1 %
2014	0	0 %
2013	2	8,7 %
2012	1	4,2 %
2011	0	0 %
Période 2011-2015	5	4,2

44. Compte tenu des caractéristiques particulières de ce marché et des ventes très limitées du groupe Kertrucks, ce dernier ne joue qu'un rôle limité dans l'animation concurrentielle de la distribution de véhicules industriels neufs entre 5 et 16 tonnes. En outre, dans le département des Côtes d'Armor, la nouvelle entité restera confrontée à plusieurs concurrents crédibles distribuant des véhicules industriels de gamme intermédiaire sous les marques des principaux constructeurs nationaux : Iveco, Mercedes, Man, DAF et Volvo.
45. Tous les répondants du test de marché réalisé auprès des concurrents des parties estiment à cet égard constituer une offre alternative à celle de la nouvelle entité. Par ailleurs, les clients des parties qui ont acheté un véhicule en 2015, également interrogés dans le cadre de l'instruction, ont indiqué qu'ils seraient en mesure de se reporter vers les offres de ces concessionnaires concurrents en cas d'augmentation des prix par la nouvelle entité à l'occasion d'un futur achat.
46. Par conséquent, l'opération n'est pas de nature à créer ou renforcer une position dominante sur le marché de la distribution de véhicules industriels de gamme intermédiaire dans le département des Côtes d'Armor.
47. Au surplus, ces conclusions sont également valables pour la zone correspondant aux départements des Côtes d'Armor (22), de l'Ille-et-Vilaine (35), du Morbihan (56) et du Finistère (29). De plus, dans cette zone, la nouvelle entité restera confrontée à la concurrence d'opérateurs actifs dans la distribution de véhicules industriels neufs. S'agissant en particulier du marché de la distribution au détail de véhicules industriels neufs entre 5 et 16 tonnes, la nouvelle entité fera face aux concessionnaires poids lourds des marques Mercedes (18 %), Iveco (13,5 %) et DAF (8,3 %).

48. Compte tenu de ce qui précède, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les marchés de la distribution au détail de véhicules industriels neufs, quelle que soit leur délimitation géographique.

C. MARCHÉ DE LA DISTRIBUTION AU DÉTAIL DE VÉHICULES INDUSTRIELS D'OCCASION

49. Les parties ont indiqué avoir réalisé en 2015 au niveau national 95 ventes de véhicules industriels d'occasion. Au regard du nombre total de ventes de véhicules industriels d'occasion de la marque Renault Trucks réalisées sur le département des Côtes d'Armor (22), leur part de marché cumulée n'excédera pas 6 %.
50. Par conséquent, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché de la distribution au détail de véhicules industriels d'occasion.

D. MARCHÉS DE LA DISTRIBUTION DE PIÈCES DE RECHANGE ET D'ACCESSOIRES POUR VÉHICULES INDUSTRIELS ET DE SERVICES D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS

51. Sur les marchés de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires pour véhicules industriels et des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels, les parties estiment que leurs parts de marché cumulées sont inférieures à 10 %, quelle que soit la délimitation géographique retenue (départementale²⁵, dans la zone étendue aux départements limitrophes où l'une ou l'autre des parties est active, ou nationale).
52. Par ailleurs, la nouvelle entité sera confrontée à la concurrence d'autres concessionnaires présents sur ces marchés et, plus généralement, à des garagistes spécialisés pour les poids lourds et affiliés à des réseaux de distributeurs stockistes, tels que AD Poids Lourds ou G-Trucks, mais également à de nombreux garagistes et réparateurs indépendants susceptibles de proposer aux consommateurs des pièces de rechange et des accessoires identiques ou de qualité équivalente, et des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels similaires à ceux offerts par les parties à l'opération.
53. Par conséquent, 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 pièces de rechange et d'accessoires pour véhicules industriels et des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels.

E. MARCHÉ DE LA LOCATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS

54. Les parties estiment que leur part de marché sera inférieure à 20 %, quelles que soient les délimitations de marché retenues.
55. La nouvelle entité sera confrontée à la concurrence des agences des réseaux nationaux de location de véhicules industriels, tels que Via Location, Fraikin ou Petit Forestier, ainsi qu'à des opérateurs locaux proposant des services de location de véhicules industriels.

²⁵ En l'espèce, les parties sont toutes deux présentes dans les départements des Côtes d'Armor (22) et de l'Ille-et-Vilaine (35).

56. Par conséquent, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché de la location de véhicules industriels.

F. MARCHES DE LA DISTRIBUTION DE PNEUMATIQUES DE REMPLACEMENT

57. Sur les marchés de la distribution de pneumatiques de remplacement, le groupe Kertrucks exploite en franchise des points de vente de pneumatiques sous enseigne Vulco dans les départements de l'Ille-et-Vilaine (35), du Morbihan (56), des Côtes d'Armor (22), du Finistère (29), du Maine-et-Loire (49) et de la Mayenne (53). Les sociétés cibles exploitent en franchise des points de vente de pneumatiques sous enseigne Euromaster dans les départements des Côtes d'Armor (22) et du Finistère (29).
58. Au niveau départemental, l'opération entraîne des chevauchements dans les seuls départements des Côtes d'Armor et du Finistère dans lesquels la part de marché cumulée des parties est inférieure à 10 %, le groupe Kertrucks détenant un établissement dans chacun de ces départements et les sociétés cibles exploitant deux établissements dans le département des Côtes d'Armor et cinq établissements dans le département du Finistère.
59. Dans chacun de ces départements, la nouvelle entité sera confrontée à la concurrence de nombreux concurrents, tels que les réseaux First Stop et Best Drive, les centres auto Norauto, Feu Vert et Speedy, et les concessionnaires et les garages poids lourds qui distribuent des pneumatiques de remplacement.
60. Au niveau national, les parties estiment leur part de marché cumulée inférieure à 2 % sur les marchés de la distribution de pneumatiques neufs de remplacement, quel que soit le type de véhicule concerné.
61. Sur le marché du rechapage, leur part de marché cumulée s'élève à 1,56 %.
62. Par conséquent, 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 pneumatiques de remplacement.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 16-186 est autorisée.

La vice-présidente,

Claire Favre