



**Décision n° 17-DCC-32 du 14 mars 2017
relative à la prise de contrôle conjoint de la société Transports Guidez
par les sociétés Prim@ever et Gestrans Immo**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 7 février 2017 relatif à la prise de contrôle conjoint de la société Transports Guidez par les sociétés Prim@ever et Gestrans Immo, formalisée par un protocole de cession en date du 30 septembre 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. Prim@ever est une société active dans les secteurs du transport routier et des services logistiques, en particulier pour la filière des fruits et légumes. Prim@ever est contrôlée conjointement par les groupes SATAR Investissement (ci-après « SATAR ») et STEF. SATAR est actif dans le transport routier sous température dirigée et non frigorifié. Il propose dans le cadre de ces prestations un service d'entreposage industriel et de courte durée (inférieure à 24 heures) dans des entrepôts à température dirigée. STEF est quant à lui principalement actif dans les secteurs du transport de marchandises sous température dirigée et des services logistiques frais et grand froid.
2. Gestrans Immo est la société holding de M. Bernard Guidez, qui a pour activité l'animation de ses filiales dont les sociétés Transports Guidez et Transports Agricole de Bancourt (ci-après « SOTRAB »). SOTRAB est active dans le secteur du transport routier de fruits et légumes sous température dirigée en France, son fonds de commerce est géré en location-gérance par la société Transports Guidez.
3. Transports Guidez est une société principalement active dans les secteurs du transport routier de fruits et légumes sous température dirigée et des services logistiques. Elle exerce également

une activité de transport hors température dirigée. Elle est contrôlée exclusivement par Gestrans Immo.

4. L'opération notifiée, formalisée par un protocole de cession en date du 30 septembre 2016, consiste en l'acquisition en deux temps du capital et des droits de vote de Transports Guidez par Prim@ever¹ : 5 % du capital et des droits doivent être acquis dans un premier temps, et les 95 % restants doivent être acquis le 2 janvier 2019 au plus tard. C'est cette première opération qui fait l'objet de la présente notification. En effet, aux termes du projet de pacte d'associés conclu entre Gestrans Immo et Prim@ever, Prim@ever doit bénéficier, dès l'acquisition de 5 % du capital de la cible, de droits de veto relatifs à l'investissement et au budget, ainsi que de la possibilité d'obtenir des informations détaillées sur l'activité de l'entreprise via sa présence dans le comité de direction. Par ailleurs, le pacte d'associés prévoit sa montée au capital de Prim@ever à court terme. Par conséquent, Prim@ever a la possibilité d'exercer une influence déterminante sur Prim@ever pendant la période de deux ans qui précède sa prise de contrôle exclusif.
5. La durée entre la signature du protocole de cession, qui prévoit la première prise de participation contrôlante, et la date à laquelle Prim@ever doit acquérir la totalité du capital de Transports Guidez étant supérieure à deux ans, la première opération ne revêt donc pas un caractère transitoire et doit être soumise à l'approbation de l'Autorité de la concurrence puisqu'elle implique un changement durable du contrôle de l'entreprise. Durant cette période, Gestrans Immo et Prim@ever bénéficient chacun de droits de veto relatifs aux décisions stratégiques de Transports Guidez. Ainsi, en ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle conjoint de Transports Guidez par Prim@ever et Gestrans Immo, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
6. 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 (Prim@ever : environ [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2015 ; Gestrans Immo : [...] d'euros pour le même exercice). Chacune d'entre elles a réalisé en France un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (Prim@ever : environ [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2015 ; Gestrans Immo : [...] 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

7. L'opération emporte des chevauchements horizontaux dans le secteur du transport de marchandises, et plus spécifiquement sur le marché du transport routier sous température dirigée de fruits et légumes.
8. Par ailleurs, STEF est actif sur les marchés des services logistiques qui présentent un lien de connexité avec l'activité de transport de marchandises.

¹ À l'issue de l'opération, 100 % des actions de SOTRAB seront acquises par Transport Guidez. La présente analyse concurrentielle tient compte des positions de SOTRAB dans le secteur du transport de fruits et légumes.

A. LES MARCHÉS DE SERVICES

9. La pratique décisionnelle tant nationale² qu'européenne³ a distingué le marché de l'organisation du transport de marchandises pour le compte de clients en fonction de leurs besoins (« *freight forwarding* ») de celui du transport de marchandises proprement dit. Sur le premier marché, les opérateurs proposent des offres groupées de service pouvant inclure, outre le transport lui-même, des services tels que le dédouanement ou le magasinage. Sur le second marché, les prestations sont limitées au mouvement physique des biens et aux services qui leur sont nécessaires.
10. Par ailleurs, l'Autorité de la concurrence a rappelé que les services logistiques ne doivent pas être confondus avec l'organisation de transport de marchandises⁴. En effet, même s'ils peuvent inclure des prestations de transport de marchandises et des services annexes, les services logistiques sont, avant tout, centrés sur la gestion des flux.

1. LES MARCHÉS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

11. La pratique décisionnelle considère que les différents modes de transport de marchandises ne sont généralement pas substituables entre eux⁵. En effet, le choix d'un mode de transport est 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, lui-même sous-segmenté selon le mode de transport : train, route, voie navigable et pipeline⁶.
12. S'agissant du transport routier de marchandises, plusieurs segmentations ont été envisagées selon (i) le caractère domestique ou transfrontalier du transport⁷, (ii) le type de produits transportés⁸ (les marchés du transport de matières dangereuses⁹ et de marchandises sous température dirigée¹⁰ 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,

² Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence 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.

³ Voir les décisions de la Commission européenne n° COMP/M.5096 RCA / MAV Cargo du 25 novembre 2008, et n° COMP/M.6059, Norbert Dentressangle / Laxey logistics du 21 mars 2011.

⁴ Voir la décision n° 09-DCC-13 précitée.

⁵ Voir notamment les décisions n° COMP/M.5096, n° 09-DCC-13 et n° 11-DCC-79 précitées.

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

⁷ Voir la décision n° 09-DCC-13 précitée.

⁸ Voir les lettres du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie n° C2004-85 du 2 septembre 2004 relative à une concentration dans le secteur des transports routiers de produits pétroliers, n° C2005-116 du 9 décembre 2005 relative à une concentration dans le secteur du transport routier de marchandises sous température dirigée et n° C2005-36 du 6 janvier 2006 au conseil de la société STEF-TFE, relative à une concentration dans le secteur de l'entreposage frigorifique, et la décision de l'Autorité de la concurrence n° 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.

⁹ Voir la lettre n° C2004-85 et la décision n° COMP/M.6059 précitées.

¹⁰ Voir les lettres n° C2005-36 et n° C2005-116 précitées.

et transport par messagerie)¹¹, et (iv) le mode de conditionnement (transport de marchandises conditionnées, transport de marchandises en vrac)¹².

13. En l'espèce, l'opération emporte un chevauchement d'activité sur le marché du transport routier de marchandises sous température dirigée qui se caractérise par une demande constituée d'industriels agro-alimentaires (IAA), de professionnels de la restauration hors foyer (RHF), des grandes et moyennes surfaces (GMS) et de grossistes qui ne possèdent pas leur propre flotte de camions pour la livraison de leurs produits frais et grand froid.
14. La pratique décisionnelle a envisagé une segmentation de ce marché selon les catégories de produits transportés : (i) fruits et légumes, (ii) produits carnés, (iii) produits laitiers, (iv) produits de mer, (v) produits congelés et surgelés et (vi) autres produits¹³.
15. En revanche, la pratique décisionnelle 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 car ces deux types de transport font appel à des équipements similaires, capables de produire du froid positif comme du froid négatif¹⁵. En effet, 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.
16. La question de la délimitation exacte des marchés peut toutefois être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelles que soient les délimitations retenues.

2. LE MARCHÉ DES SERVICES LOGISTIQUES

17. L'Autorité de la concurrence a défini les services logistiques comme associant « *les différents maillons d'une chaîne d'approvisionnement de marchandises entre un point de départ et un point d'arrivée et ce afin de gérer de manière optimale le flux et le stockage desdites marchandises. Cette activité peut s'assimiler à une offre globale, dans la mesure où elle combine un ensemble de services tels que, notamment, le stockage, l'inventaire des stocks, la prise de commandes et le transport de marchandises en un temps et un lieu défini par le client* »¹⁶.
18. Des segmentations plus étroites des services logistiques ont été par ailleurs envisagées par les autorités de concurrence nationales¹⁷, notamment s'agissant des produits « grand froid », distincts des autres prestations de logistique. La catégorie « grand froid » regroupe les produits

¹¹ Voir notamment les lettres du ministre de l'économie n° 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 et n° C2006-130 du 7 décembre 2006 Butler Capital Partners / Semam, et les décisions de l'Autorité de la concurrence 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.

¹² Voir la décision n° 09-DCC-13 précitée et la lettre du ministre de l'économie n° C2005-110 en date du 29 novembre 2005 relative à une concentration dans les secteurs du transport routier de marchandises et de la logistique.

¹³ Voir notamment la décision n° 11-DCC-79 précitée.

¹⁴ Les produits « grand froid » sont les produits conservés sous température dirigée négative : les produits congelés, les produits surgelés et les crèmes glacées.

¹⁵ Voir la lettre n° C2005-36 précitée.

¹⁶ Voir notamment la décision n° 09-DCC-13 précitée.

¹⁷ Voir la lettre n° C2005-36 précitée et la décision de l'Autorité de la concurrence n° 11-DCC-79 du 16 mai 2011 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Giraud CEE et Giraud Sidérurgie par la société Giraud.

qui doivent être conservés sous température dirigée négative, tels que les produits congelés, les produits surgelés et les crèmes glacées. Les produits « grand froid » se distinguent des produits « frais » en raison d'une température de conservation beaucoup plus basse (inférieure ou égale à -12°C pour les produits congelés ou à -18°C pour les produits surgelés) et de durées de conservation plus longues qui nécessitent des techniques et un savoir-faire spécifiques.

19. Un marché distinct des services de logistique relatifs aux produits « frais » pourrait donc être également envisagé. La catégorie « frais » regroupe les produits qui doivent être conservés sous température dirigée positive, notamment les fruits et légumes. Les parties précisent que l'entreposage de fruits et légumes frais intervient principalement dans des contextes spécifiques : (i) l'entreposage à court terme (moins de 24 heures) faisant partie de la prestation de transport ; (ii) l'entreposage de fruits et légumes pour contrôler le processus de maturation (notamment fruits et légumes importés ou exotiques, tels que les bananes) qui s'inscrit dans le cadre des activités de manutention portuaire ; (iii) l'entreposage et le conditionnement au point de départ du transport ainsi que l'entreposage au point d'arrivée du transport, qui seraient assurés par les clients des entreprises de transport.
20. Les autorités de concurrence ont également envisagé plusieurs segmentations du marché des prestations logistiques, en fonction notamment de son caractère domestique ou transfrontalier, du type de produits transportés ou des clients servis (IAA, GMS, RHF)¹⁸.
21. La question de la délimitation exacte des marchés peut toutefois être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelles que soient les délimitations retenues.

B. DÉLIMITATION GÉOGRAPHIQUE DES MARCHÉS

1. LES MARCHÉS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

22. La pratique décisionnelle considère que les marchés du transport routier de marchandises et leurs éventuels segments revêtent généralement une dimension nationale malgré une tendance à l'europanisation¹⁹.
23. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente opération.

2. LE MARCHÉ DES SERVICES LOGISTIQUES

24. La plupart des marchés de prestations logistiques ont été définis par la pratique décisionnelle comme étant de dimension nationale²⁰.
25. S'agissant plus précisément du marché des services de logistique relatifs aux produits « grand froid », les autorités de concurrence nationales ont retenu une dimension régionale²¹.

¹⁸ Voir notamment la décision de la Commission européenne n° COMP/M.6059 – Norbert Dentressangle / Laxey Logistics du 23 avril 2011.

¹⁹ Voir notamment les décisions n° COMP/M.6059, n° 09-DCC-13 et n° 11-DCC-79 précitées.

²⁰ Voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence n° 11-DCC-206 du 27 décembre 2011 relative à la prise de contrôle exclusif d'actifs du groupe Mory par la société Caravelle.

²¹ Voir la lettre n° C2005-36 et la décision n° 11-DCC-79 précitées.

26. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations à l'occasion de la présente décision.

III. Analyse concurrentielle

A. ANALYSE DES EFFETS HORIZONTAUX

27. Prim@ever, STEF et SATAR, et Transports Guidez sont simultanément présents sur les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée. Transports Guidez est plus particulièrement actif sur le segment des fruits et légumes.

1. LES MARCHÉS DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SOUS TEMPÉRATURE DIRIGÉE

a) La position des parties à l'issue de l'opération

28. Sur les marchés du transport transfrontalier de marchandises sous température dirigée, les parts de marché cumulées des parties sont inférieures à [5-10] %, quelle que soit la segmentation envisagée. L'incrément lié à l'opération est par ailleurs inférieur à [0-5] point, du fait de la faible présence de Transports Guidez sur ces segments de marché.
29. Sur le segment du transport routier transfrontalier de fruits et légumes sous température dirigée, les parties ont estimé leur part de marché cumulée à [0-5] % ([0-5] % pour Prim@ever, [0-5] % pour STEF, [0-5] % pour SATAR, et [0-5] % pour Transports Guidez). Les parties font face à de nombreux concurrents, tels que les sociétés Dupessey ([0-5] %), Carentan ([0-5] %) et Socafna ([0-5] %).
30. Sur les marchés du transport routier domestique de marchandises sous température dirigée, les parts de marché cumulées des parties sont inférieures à [20-30] %, quelle que soit la segmentation envisagée. Sur ce marché global, la part de marché cumulée des parties est estimée à [20-30] % ([0-5] % pour Prim@ever, [10-20] % pour STEF, [0-5] % pour SATAR, et [0-5] % pour Transports Guidez). L'opération n'engendre par ailleurs qu'un très faible chevauchement de parts de marché entre les parties qui font face à de nombreux concurrents, tels que les sociétés STG ([0-5] %), Delanchy ([0-5] %), Olano ([0-5] %) et K&N ([0-5] %).
31. Sur le segment de marché du transport routier domestique de fruits et légumes sous température dirigée, les parties ont estimé leur part de marché cumulée à [10-20] % ([5-10] % pour Prim@ever, [0-5] % pour STEF, [5-10] % pour SATAR, et [0-5] % pour Transports Guidez). Sur ce segment, les principaux concurrents des parties sont les sociétés Socafna ([5-10] %), JH Mesguen ([0-5] %), Mesguen St Pol ([0-5] %), Chabas ([0-5] %), Interlégumes ([0-5] %) et Delanchy ([0-5] %).
32. Dans la mesure où la cible de l'opération n'est active que de manière très limitée sur les marchés concernés et que les parties restent confrontées à la concurrence de nombreux acteurs, plus importants que Transports Guidez, l'opération envisagée n'est pas susceptible d'accroître leur pouvoir de marché.
33. Compte tenu de ces éléments, la présente opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence sur les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée par le biais d'effets horizontaux.

B. ANALYSE DES EFFETS CONGLOMÉRAUX

34. À l'issue de l'opération, Prim@ever est susceptible de renforcer sa présence sur les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée. Or STEF, l'une des sociétés mères de Prim@ever, est également active sur les marchés des services logistiques relatifs aux produits frais.
35. Les parties précisent toutefois que STEF ne propose pas de services d'entreposage pour le conditionnement des fruits et légumes frais au point de départ du transport ou à l'arrivée, ni de services d'entreposage de fruits et légumes pour contrôler le processus de maturation. STEF propose cependant des services d'entreposage à court terme qui s'insèrent dans le cadre de sa propre activité de transport de fruits et légumes frais et qui ne peuvent donc pas être considérés comme une offre sur le marché des services logistiques. Ainsi, ni Prim@ever, ni ses clients ne font appel aux services d'entreposage proposés par STEF, de sorte que l'opération n'est pas susceptible de produire d'effets congloméraux.
36. Au regard de ces éléments, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence dans les secteurs du transport de marchandises et des services logistiques par le biais d'effets congloméraux.

DÉCIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 16-190 est autorisée.

Le vice-président,

Thierry Dahan