

Autorité  
de la concurrence



**Décision 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**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification complet adressé au service des concentrations le 18 mai 2009, relatif à la prise de contrôle exclusif des sociétés Giraud CEE et Giraud Sidérurgie, appartenant au groupe Giraud, par la société Geodis, appartenant au groupe SNCF, formalisée par un contrat de cession d'actions en date du 13 mars 2009 ;

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 ;

Adopte la décision suivante :

## **I. Les entreprises concernées et l'opération**

1. Geodis est une filiale à 100 % de la société SNCF Participations, elle-même détenue à 99,98 % par la SNCF, société de tête du groupe SNCF. Le groupe SNCF est principalement actif dans le secteur du transport ferroviaire de voyageurs ainsi que dans la logistique et le transport de marchandises. Cette dernière activité inclut le transport ferroviaire, routier, maritime ou combiné<sup>1</sup> de marchandises, la location de wagons, l'organisation de transport maritime et aérien, la logistique contractuelle et la messagerie. Elle est exercée au sein de la société Geodis et de la société Transport et Logistique Partenaires SA. Le groupe SNCF a réalisé en 2008 un chiffre d'affaires mondial total consolidé d'environ 25,2 milliards d'euros hors taxes, dont [...] milliards d'euros en France.
2. Les sociétés Giraud CEE et Giraud Sidérurgie sont des holdings nouvellement créées regroupant l'ensemble des entités constituant les pôles « Europe Centrale et de l'Est » et « Sidérurgie » du groupe Giraud<sup>2</sup>, présent dans le secteur du transport routier de

<sup>1</sup> Le transport combiné correspond à l'association de deux modes de transport différents.

<sup>2</sup> Giraud Sidérurgie détient l'intégralité du capital des sociétés suivantes : Giraud Lorraine, Lexser France, Lexser S.A., Giraud Luxembourg, Lexsis S.A., Arca Investissement et Steelrack. Giraud CEE détient l'intégralité du capital des sociétés suivantes : Giraud International Spedition GmbH, Giraud Hungary Zrt, Giraud Finland OY, Giraud International Pologne Z.O.O, Giraud International Slovensko, Giraud S.R.L et Giraud Ukraine.

marchandises. L'activité du groupe Giraud est répartie entre quatre pôles : les deux précités ainsi que les pôles « Europe du Nord » et « Europe du Sud », qui ne font pas partie du périmètre de l'opération. Le pôle « Europe Centrale et de l'Est » couvre les pays suivants : Allemagne, Finlande, Hongrie, Lettonie, Pologne, Russie, Slovaquie, République Tchèque, Roumanie et Ukraine et réalise [...] millions d'euros de chiffre d'affaires avec des clients situés en France, tandis que le pôle « Sidérurgie », qui couvre le nord est de la France et le Luxembourg, fournit des prestations de transport routier de marchandises principalement à des acteurs de la sidérurgie. Le capital des sociétés Giraud Sidérurgie et Giraud CEE est actuellement détenu à hauteur de 99,99 % par la société FGI, elle-même détenue à 96,96 % par la société Butler Capital Partners. Le chiffre d'affaires total consolidé correspondant aux sociétés Giraud Sidérurgie et Giraud CEE s'est élevé à [>50] millions d'euros hors taxes au niveau mondial et à [>50] millions d'euros au niveau national en 2008. La France est le seul Etat membre de l'Union Européenne dans lequel ces sociétés réalisent un chiffre d'affaires supérieur à 25 millions d'euros.

3. L'opération consiste en la cession de la totalité des actions des sociétés Giraud CEE et Giraud Sidérurgie à Geodis. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle exclusif des sociétés Giraud CEE et Giraud Sidérurgie par la société Geodis, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce. Compte tenu des chiffres d'affaires des entreprises concernées, elle ne revêt pas une dimension communautaire. 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**

4. La Commission européenne<sup>3</sup> 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 services pouvant inclure, outre le transport lui-même, des services tels que le dédouanement ou le magasinage. Sur le second, les prestations sont limitées au mouvement physique de biens et aux services nécessaires à ce mouvement physique. Les prestations n'incluent pas de services tels que le magasinage par exemple. Les parties sont simultanément actives sur ces deux marchés.
5. Par ailleurs, le groupe SNCF propose des services logistiques, activité qui ne doit pas être confondue avec l'organisation de transport de marchandises. En effet, même s'ils peuvent inclure le transport de marchandises proprement dit et des services annexes, les services logistiques sont, avant tout, centrés sur la gestion des flux.

---

<sup>3</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne COMP/M.M.5096 *RCA/MAV CARGO* du 25 novembre 2008.

## A. DÉLIMITATION PAR PRODUIT DES MARCHÉS

### 1. LES MARCHÉS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

6. La Commission européenne<sup>4</sup> considère que les différents modes de transport de marchandises ne sont généralement pas substituables entre eux. Le choix d'un mode de transport est, en effet, contraint par certains facteurs tels que l'emplacement géographique du client ou la nature des biens transportés. En outre, chaque mode de transport présente des caractéristiques spécifiques liées, notamment, aux structures de coûts et à la durée du transport. Ainsi, la pratique décisionnelle communautaire<sup>5</sup> opère une distinction entre le transport aérien, le transport maritime et le transport terrestre de marchandises, ce dernier étant subdivisé entre transport par train, par route, par voie navigable et par pipeline. Les parties sont simultanément actives dans le secteur du transport routier. En outre, le groupe SNCF est également actif, seul, dans le secteur du transport ferroviaire, qui sera pris en compte au titre des effets congloméraux.

#### a) Le transport routier de marchandises

7. Plusieurs segmentations de marché peuvent être envisagées au sein du transport routier de marchandises : entre transport domestique et transport transfrontalier, en fonction du type d'offres proposées, en fonction de la nature des produits transportés, ou encore de leur mode de conditionnement.

8. La Commission européenne<sup>6</sup> a distingué le transport ferroviaire domestique et le transport ferroviaire transfrontalier de marchandises. En effet, les conditions de concurrence tendraient à être homogènes à l'intérieur d'un pays donné, tandis que le transport transfrontalier implique généralement la participation d'opérateurs de différents pays, entre lesquels les conditions de concurrence ne sont pas nécessairement homogènes. Par analogie, il peut être envisagé de reprendre une telle segmentation pour le marché du transport routier de marchandises.

9. Par ailleurs, une segmentation du transport routier selon le type d'offres proposées a été envisagée par la pratique décisionnelle nationale<sup>7</sup>. Quatre activités ont ainsi été identifiées : (i) le transport dédié (il consiste en la location de camions avec chauffeurs à des chargeurs, qui gardent ainsi la maîtrise de l'organisation des livraisons, dans un périmètre géographique réduit), (ii) le transport routier par camion complet (le camion est affrété directement par les chargeurs dans le cadre de contrats traités opération par opération), (iii) le transport par lot ou groupes de lots (il consiste à collecter des produits, éventuellement auprès de plusieurs clients, dans une zone géographique déterminée, à les regrouper et à les acheminer vers les destinataires d'une même région) et (iv) la messagerie (elle consiste à assurer le transport d'envois constitués de colis de moins de\* trois tonnes, provenant de différents chargeurs et adressés à différents destinataires). En l'espèce, les parties exercent simultanément une activité de transport par camion complet. Le groupe SNCF est également présent dans le transport dédié et la messagerie.

---

<sup>4</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne COMP/M.5096 précitée.

<sup>5</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne COMP/M.4746 *Deutsche Bahn/EWS* du 6 novembre 2007.

<sup>6</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne COMP/M 4746 précitée.

<sup>7</sup> Voir notamment la décision du ministre n°C2005-36 précitée et la lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'emploi n°C2007-70 du 4 juillet 2007, au Président Directeur Général de la société Transalliance SA, relative à une concentration dans le secteur du transport routier de marchandises.

(\* ) Erreur matérielle corrigée, à lire à la place de « d'au moins »

10. Par ailleurs, la pratique décisionnelle des autorités communautaire et nationale de concurrence a délimité des marchés spécifiques pour certains produits particuliers. Elle a notamment relevé l'existence de marchés de transport routier de marchandises sous température dirigée<sup>8</sup> et de transport routier de matières dangereuses<sup>9</sup>. En l'espèce, les activités des parties ne se chevauchent pas sur de tels marchés. Le groupe SNCF est seul présent sur le marché du transport routier de matières dangereuses.
11. Enfin, la pratique décisionnelle nationale<sup>10</sup> a envisagé de distinguer le transport routier de marchandises conditionnées de celui des marchandises en vrac. En l'espèce, les parties transportent simultanément, sur le marché domestique, tant des marchandises conditionnées que des marchandises en vrac, et, sur le marché transfrontalier, des marchandises conditionnées.
12. L'analyse concurrentielle sera ainsi menée sur
  - a. Le transport routier domestique de marchandises par camion complet
  - b. Le transport routier transfrontalier de marchandises par camion complet
  - c. le transport routier domestique de marchandises conditionnées
  - d. le transport routier domestique de marchandises en vrac
  - e. Le transport routier transfrontalier de marchandises conditionnées
13. En outre, les marchés de la messagerie, du transport dédié et du transport de matières dangereuses, sur lesquels seul le groupe SNCF est actif, seront pris en compte au titre des effets congloméraux.

**b) Le transport ferroviaire de marchandises**

14. En ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises, qui sera pris en compte au titre de l'analyse des effets congloméraux de l'opération, la Commission européenne a envisagé une distinction entre transport domestique et transport transfrontalier<sup>11</sup>, et une distinction entre transport par train complet (le train transporte des marchandises de son point d'origine à sa destination finale) et transport par wagon (des wagons sont ajoutés et ôtés au cours du transport pour servir différents clients)<sup>12</sup>.

**2. LES MARCHÉS DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

15. Au sein de l'activité d'organisation du transport de marchandises, la Commission européenne a opéré une distinction selon le mode de transport utilisé : maritime, aérien et terrestre. Au sein de ce dernier marché, la Commission européenne<sup>13</sup> a envisagé de distinguer le transport ferroviaire, le transport routier et le transport par voie navigable de marchandises, tout en

---

<sup>8</sup> Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie n°C2005-36 du 6 janvier 2006, au conseil de la société STEF-TFE, relative à une concentration dans le secteur de l'entrepôt frigorifique.

<sup>9</sup> Lettre du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie n°C2004-85 en date du 2 septembre 2004 aux conseils de la société Charles André, relative à une concentration dans le secteur des transports routiers de produits pétroliers.

<sup>10</sup> Voir notamment la lettre du Ministre de l'économie, des finances et de l'industrie n°C2005-110 en date du 29 novembre 2005 aux conseils de la société Norbert Dentressangle, relative à une concentration dans les secteurs du transport routier de marchandises et de la logistique.

<sup>11</sup> Cf. le paragraphe 9 de la présente décision.

<sup>12</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne COMP/M.5096 précitée.

<sup>13</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne COMP/M.5096 précitée.

laissant la question ouverte. En l'espèce, le chevauchement d'activité des parties est limité à l'organisation de transport routier de marchandises.

16. Par ailleurs, la pratique décisionnelle communautaire<sup>14</sup> a envisagé une segmentation du marché de l'organisation du transport de marchandises selon la destination des produits transportés. Elle a ainsi distingué transport domestique et transport transfrontalier, tout en laissant la question ouverte.
17. Enfin, la pratique décisionnelle communautaire considère qu'il n'est pas pertinent de segmenter le marché de l'organisation du transport de marchandises selon le type de biens transportés<sup>15</sup>, dans la mesure où les opérateurs actifs sur ce marché sont, en général, capables de servir l'ensemble des clients, quel que soit la nature du produit transporté.
18. L'analyse concurrentielle sera ainsi menée sur les segments suivants :
  - a. l'organisation du transport routier domestique de marchandises
  - b. l'organisation du transport routier transfrontalier de marchandises

### 3. LE MARCHÉ DES SERVICES LOGISTIQUES

19. En ce qui concerne les services logistiques, marché sur lequel seul le groupe SNCF est actif, le ministre de l'économie a indiqué que « *les services de logistique associent les différents maillons d'une chaîne d'approvisionnement de marchandises entre un point d'origine 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 définis par le client* »<sup>16</sup>.
20. Il résulte de la pratique décisionnelle qu'il n'est pas nécessaire de segmenter le marché des services logistiques par catégorie de produits dans la mesure où la majorité des opérateurs de logistique peuvent s'adapter facilement aux exigences de l'offre et de la demande quelle que soit la catégorie de produits<sup>17</sup>. L'existence de marchés distincts concernant certains produits qui nécessitent un traitement particulier a toutefois été reconnue<sup>18</sup>.
21. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations à l'occasion de la présente opération.

\* \* \*

22. Toutefois, en l'espèce, la question de la délimitation précise des marchés du transport de marchandises proprement dit, de l'organisation du transport de marchandises et des services logistiques peut être laissée ouverte, dans la mesure où quelle que soit l'hypothèse retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

---

<sup>14</sup> Décisions de la Commission européenne COMP/M.3971 *Deutsche Post/Exel* du 24 novembre 2005, COMP/M.4045 *Deutsche Bahn/Bax Global* du 22 décembre 2005, COMP/M.4746, COMP/M.4786 et COMP/M.5096 précitées.

<sup>15</sup> Décision de la Commission européenne COMP/1794 précitée.

<sup>16</sup> Voir notamment les décisions du ministre n°C2005-36 et n°C2005-110 précitées.

<sup>17</sup> Voir notamment les décisions de la Commission européenne COMP/M.2831 *DSV/TNT Logistics/DSV Logistics* du 27 juin 2002 et COMP/M.4786 précitée ainsi que la décision du ministre n°C2005-110.

<sup>18</sup> Voir notamment la décision du ministre n°C2005-36 précitée.

## **B. DÉLIMITATION GÉOGRAPHIQUE DES MARCHÉS**

### **1. LES MARCHÉS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

23. La pratique décisionnelle<sup>19</sup> considère généralement que les marchés du transport routier de marchandises et leurs éventuels segments revêtent une dimension nationale, malgré une tendance à l'eupéanisation. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente décision.
24. En ce qui concerne le marché du transport dédié, qui sera pris en compte uniquement dans l'analyse concurrentielle au titre des effets congloméraux, le ministre de l'économie<sup>20</sup> a considéré que ce marché pouvait être de dimension régionale, sans trancher la question. Il a souligné la nécessité, pour les offreurs de services logistiques d'être implantés à proximité des grandes zones de production et des bassins de population. Les distributeurs cherchent, en effet, à disposer de lieux de stockage pour leurs produits à proximité de leurs points de vente afin de minimiser les délais de livraison.

### **2. LES MARCHÉS DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

25. La Commission européenne<sup>21</sup> considère que les marchés de l'organisation du transport de marchandises et leurs éventuels segments revêtent une dimension géographique nationale, compte tenu notamment de l'existence de barrières linguistiques et réglementaires, même si elle n'exclut pas une définition plus large au niveau de l'Espace économique européen. L'analyse concurrentielle sera ainsi menée au niveau national.

### **3. LE MARCHÉ DES SERVICES LOGISTIQUES**

26. Selon la pratique décisionnelle des autorités nationale et communautaire de concurrence<sup>22</sup>, le marché des services logistiques est de dimension nationale. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente décision.

\* \* \*

27. Toutefois, en l'espèce, la question de la délimitation géographique précise des marchés du transport de marchandises proprement dit, de l'organisation du transport de marchandises et des services logistiques peut être laissée ouverte, dans la mesure où quelle que soit l'hypothèse retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

---

<sup>19</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne IV/M.1405 *TNT Post Group/Jet Services* du 15 février 1999.

<sup>20</sup> Voir notamment la décision du ministre de l'économie C2007-70 précitée.

<sup>21</sup> Voir notamment les décisions de la Commission européenne COMP/M.3971, COMP/M.4045 et COMP/M.5096 précitées.

<sup>22</sup> Voir notamment la décision du ministre de l'économie C2005-110 et de la décision de la Commission européenne COMP/M.2831 précitées.

### **III. Analyse concurrentielle**

#### **A. ANALYSE DES EFFETS HORIZONTAUX**

28. A titre liminaire, il convient de préciser que les marchés du transport routier et de l'organisation du transport routier sont très atomisés. En effet, aucun des opérateurs présents sur ces marchés ne dispose de parts de marché supérieures à [0-5] %. En outre, une grande partie des opérateurs sont présents sur les deux marchés considérés.

#### **1. LES MARCHÉS DU TRANSPORT ROUTIER**

29. Sur le segment du transport routier domestique de marchandises par camion complet, la part de marché de la nouvelle entité s'élèvera à [0-5] % ([0-5] % pour le groupe SNCF et [0-5] % pour les sociétés cibles). En outre, la nouvelle entité sera confrontée à la concurrence de grands groupes tels que Norbert Dentressangle ([0-5] % de part de marché), Gefco ([0-5] % de part de marché) et Transalliance ([0-5] % de part de marché) ainsi qu'à de nombreux opérateurs de taille plus modeste.
30. Sur le segment du transport routier transfrontalier de marchandises par camion complet, la part de marché de la nouvelle entité s'élèvera à [0-5] % ([0-5] % pour le groupe SNCF et [0-5] % pour les sociétés cibles). En outre, la nouvelle entité sera confrontée à la concurrence de groupes importants tels que Norbert Dentressangle et Gefco.
31. Sur les segments du transport routier domestique de marchandises en vrac et du transport routier domestique de marchandises conditionnées, les parts de marché de la nouvelle entité s'élèveront respectivement à [0-5] % ([0-5] % pour le groupe SNCF et [0-5] % pour les sociétés cibles) et à [0-5] % ([0-5] % pour le groupe SNCF et [0-5] % pour les sociétés cibles). Concernant le transport routier transnational, la part de marché de la nouvelle entité sera inférieure à [0-5] % pour les marchandises conditionnées et demeurera inchangée pour les marchandises en vrac, dans la mesure où seul le groupe SNCF exerce une telle activité.
32. Compte tenu des très faibles parts de marché de la nouvelle entité à l'issue de l'opération et de l'existence d'une forte pression concurrentielle, la présente opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les différents segments du marché du transport routier de marchandises.

#### **2. LES MARCHÉS DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES**

33. Sur le segment de l'organisation du transport routier domestique de marchandises, la part de marché de la nouvelle entité s'élèvera à [0-5] % ([0-5] % pour le groupe SNCF et [0-5] % pour les sociétés cibles). En outre, la nouvelle entité sera confrontée à la concurrence de grands groupes tels que Norbert Dentressangle ([0-5] % de part de marché), Gefco ([0-5] % de part de marché) et DLH Freight ([0-5] % de part de marché) ainsi qu'à de nombreux opérateurs de taille plus modeste.
34. Sur le segment de l'organisation du transport routier transfrontalier de marchandises, la part de marché de la nouvelle entité s'élèvera à [0-5] % ([0-5] % pour le groupe SNCF et [0-5] % pour les sociétés cibles). En outre, la nouvelle entité sera confrontée à la concurrence des grands groupes précités ainsi qu'à de nombreux opérateurs de taille plus modeste.

35. Compte tenu des très faibles parts de marché de la nouvelle entité à l'issue de l'opération et de l'existence d'une forte pression concurrentielle, la présente opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les différents segments du marché de l'organisation du transport routier de marchandises.

#### **B. ANALYSE DES EFFETS CONGLOMÉRAUX**

36. A l'issue de l'opération, le groupe SNCF renforcera sa position sur les marchés du transport routier de marchandises et de l'organisation du transport routier de marchandises, alors qu'il est présent sur de nombreux marchés connexes tels que le transport ferroviaire, le transport dédié, le transport de matières dangereuses, la messagerie et les services logistiques.
37. Néanmoins, le seul marché à partir duquel le groupe SNCF peut exercer un effet de levier est le transport ferroviaire sur lequel il dispose d'une part de marché de l'ordre de [90-100] %. En effet, sa part de marché est inférieure à [20-30] % sur tous les autres marchés connexes considérés.
38. Toutefois, tout risque d'atteinte à la concurrence par la mise en œuvre d'un effet de gamme peut être écarté. En effet, seulement [5-10] % des clients du groupe SNCF en prestations de transport ferroviaire ont également recours à des prestations de transport routier. De plus, l'addition de parts de marché à l'issue de l'opération étant très faible, quel que soit le marché considéré (en tout état de cause inférieure à [0-5] points), l'opération n'emportera aucun renforcement de la capacité de l'opérateur à faire jouer des effets congloméraux. En outre, les contrats de transport ferroviaire de marchandises sont généralement conclus de gré à gré pour une durée de trois ans alors que les contrats de transport routier font l'objet d'appels d'offres remis en cause annuellement. Au surplus, les parties soulignent que du côté de l'offre, les activités de transport ferroviaire et de transport routier de marchandises sont gérées par deux entités totalement distinctes, ce qui rend ainsi difficile tout couplage d'offres entre ces deux types de transport.
39. La présente opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par la mise en œuvre d'effets congloméraux.

#### **DECIDE**

**Article unique** : L'opération notifiée sur le numéro 09-0027 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre