

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 21-DCC-258 du 17 décembre 2021
relative à la prise de contrôle conjoint du groupe TMF par les sociétés
Prim@ever et Olano Services**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 15 novembre 2021, relatif à la prise de contrôle conjoint du groupe TMF par les sociétés Prim@ever et Olano Services, formalisée par un protocole de cession d'actions en date du 9 juillet 2021 ;

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 notifiantes au cours de l'instruction ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Adopte la décision suivante :

I. Les entreprises concernées et l'opération

1. **La société Prim@ever** est active dans le transport routier de marchandises sous température dirigée, en particulier dans le transport de fruits et légumes. Elle est contrôlée conjointement par la société SATAR Investissement (ci-après, « SATAR ») et par le groupe STEF (ci-après, « STEF »), ce dernier étant également actif dans les secteurs du transport de marchandises sous température dirigée, mais également dans les services logistiques frais et grand froid.
2. **La société Olano Services** est la société holding du groupe Olano qui est également actif dans les secteurs du transport de marchandises sous température dirigée et des services logistiques. Le groupe exerce par ailleurs des activités de stockage du froid, des activités de locations immobilières et de véhicules ainsi que des services hôteliers. Le groupe Olano est contrôlé par la famille Olano.
3. **La cible** est constituée de quatre sociétés (TMF Transports¹, TMF Services, Logistique Transport Frigo Marcel Omont et Antrans Traction Location Services) qui constituent, ensemble, le groupe TMF. Il est actif principalement dans le transport de produits frais. Avant l'opération, le groupe TMF est détenu par la société TMF Holding, elle-même détenue par des personnes privées.
4. L'opération consiste en l'acquisition, par la société Aquitaine Transport Management Services (ci-après « ATMS »), créée pour les besoins de l'opération, de l'intégralité du capital des sociétés constitutives du groupe TMF. ATMS sera détenue à 50 % par la société Prim@ever et à 50 % par le groupe Olano (ensemble « les acquéreurs »).
5. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle conjoint de la société TMF par les sociétés Prim@ever et Olano, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
6. Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaires total sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros (Prim@ever : supérieur à 300 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 ; Olano : [$>$ 150] millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 ; TMF : [$<$ 150] millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2020). Chacune de ces entreprises réalise, en France, un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (Prim@ever : supérieur à 300 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 ; Olano : [$>$ 50] millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 ; TMF : [$>$ 50] millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2020). Compte tenu de ces chiffres d'affaires, l'opération ne revêt pas une dimension européenne. En revanche, les seuils de contrôle mentionnés au 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, relatives à la concentration économique.

¹ La société TMF Transports a acquis, en novembre 2021, la société Strumia qui est donc intégrée dans la présente opération.

II. Délimitation des marchés pertinents

7. Les parties sont simultanément actives sur les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée (A). Les acquéreurs sont par ailleurs actifs sur les marchés des services logistiques (B), lesquels présentent un lien de connexité avec les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée.

A. LES MARCHÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SOUS TEMPÉRATURE DIRIGÉE

1. DÉLIMITATION DES MARCHÉS DE SERVICES

8. La pratique décisionnelle de l'Autorité de la concurrence (ci-après « l'Autorité ») considère que les différents modes de transport de marchandises ne sont généralement pas substituables entre eux². 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 pipeline³.
9. S'agissant plus spécifiquement du transport routier de marchandises, plusieurs segmentations ont été envisagées par la pratique décisionnelle, selon (i) le caractère domestique ou transfrontalier du transport⁴, (ii) le type de produits transportés⁵ (les marchés du transport de matières dangereuses⁶ et de marchandises sous température dirigée⁷ 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, et transport par messagerie)⁸ et (iv) le mode de

² Voir notamment les décisions de la Commission européenne n° COMP/M.5096 RCA / MAV Cargo du 25 novembre 2008, et de l'Autorité de la concurrence 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 Géodis, 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, n° 13-DCC-132 du 23 septembre 2013 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Ebrex France par le groupe STEF, 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 et n° 20-DCC-26 du 20 février 2020 relative à la prise de contrôle conjoint de la société Satar par les sociétés Inseco et Stef.

³ Voir notamment la décision de la Commission européenne n° COMP/M.4746 Deutsche Bahn / EWS du 6 novembre 2007.

⁴ Voir notamment les décisions n° 09-DCC-13, n° 13-DCC-132, n° 17-DCC-32 et n° 20-DCC-26 précitées.

⁵ 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, ainsi que les décisions 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 Guatier, et n° 09-DCC-13, n° 13-DCC-132, n° 17-DCC-32 et n° 20-DCC-26 précitées.

⁶ Voir la lettre n° C2004-85 précitée.

⁷ Voir les lettres n° C2005-36 et n° C2005-116 précitées, ainsi que les décisions n° 09-DCC-13, n° 13-DCC-132, n° 17-DCC-32 et n° 20-DCC-26 précitées.

⁸ 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 / Sernam, 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 ainsi que les décisions n° 09-DCC-13, n° 13-DCC-132, n° 17-DCC-32 et n° 20-DCC-26 précitées.

conditionnement (transport de marchandises conditionnées, transport de marchandises en vrac)⁹.

10. Dans le cadre de la présente décision, il n'y a pas lieu de remettre en cause les segmentations selon le caractère domestique ou transfrontalier du transport ainsi que selon le mode de conditionnement pour ce marché, ce qui n'est pas contesté par les parties notifiantes¹⁰.
11. En l'espèce, les parties sont actives, à titre principal, sur le marché du transport routier domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée¹¹. La pratique décisionnelle a envisagé une segmentation de ce marché selon les catégories de produits transportés et selon le type d'offres proposées par les transporteurs. Ces segmentations sont discutées ci-dessous.

a) Segmentation par catégorie de produits

12. La pratique décisionnelle de l'Autorité a envisagé, pour le marché du transport routier de marchandises sous température dirigée, une segmentation selon les catégories de produits transportés suivantes : (i) fruits et légumes, (ii) produits carnés, (iii) produits laitiers, (iv) produits de marée, (v) produits congelés et surgelés et (vi) autres produits¹².
13. Les parties notifiantes considèrent qu'une telle segmentation du marché du transport de marchandises sous température dirigée n'est pas pertinente, car les équipements utilisés par les transporteurs sont identiques quelle que soit la catégorie de produit transporté. Elle indique également que le prix du transport diffère uniquement selon le poids et le volume de produit.
14. Les concurrents et clients des parties ont été interrogés, par le biais de tests de marché, sur les spécificités de chacune des catégories de produits susmentionnées en matière de transport. Les répondants s'accordent pour relever des spécificités, en termes de température, de matériel nécessaire ou de conditions de transport concernant (i) les fruits et légumes, (ii) les produits de la marée et (iii) les produits surgelés et congelés (ou « produits grand froid »).
15. S'agissant des produits carnés, les répondants au test de marché ont relevé la nécessité de distinguer les viandes suspendues des autres produits carnés. Ces produits nécessitent la mise en place d'un matériel spécifique pour le transport, par le biais de l'installation de rails permettant la pendaison des viandes au sein des remorques. En revanche, s'agissant des autres produits carnés, il est ressorti des tests de marché qu'ils pouvaient être acheminés de pair avec d'autres produits frais, et notamment les produits laitiers. Pour cette raison, une segmentation spécifique pour les produits laitiers et les produits carnés n'apparaît plus pertinente, et ils ont donc été intégrés aux autres produits frais.
16. En l'espèce, les effets de l'opération seront donc appréciés sur les marchés du transport routier et domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée, et selon les catégories suivantes : (i) fruits et légumes, (ii) produits de la marée, (iii) produits surgelés et congelés,

⁹ Voir les décisions n° 09-DCC-13, n° 13-DCC-132, n° 17-DCC-32 et n° 20-DCC-26 précitées ainsi que 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.

¹⁰ Il ressort par ailleurs des éléments recueillis dans le cadre de l'instruction que la segmentation selon le type de conditionnement (en vrac ou conditionnée) est peu pertinente s'agissant du transport sous température dirigée, celui en vrac étant très limité.

¹¹ Les parties notifiantes ont par ailleurs indiqué transporter, de manière marginale, des produits de type industriel. Néanmoins, au regard de la part de marché très faible des parties (0,2 %) sur le transport routier de produits industriels, les effets de l'opération s'agissant de ces marchés ne sont pas analysés dans la présente décision.

¹² Voir notamment les décisions n° 13-DCC-132, n° 17-DCC-32 et n° 20-DCC-26 précitées

(iv) viandes suspendues et (v) autres produits frais (incluant notamment les produits carnés et les produits laitiers).

17. En l'espèce, les activités des acquéreurs et de la cible se chevauchent sur l'ensemble des marchés de produits susmentionnés, à l'exception de la catégorie des viandes suspendues.

b) Segmentation par type d'offres

18. Il convient également de s'interroger sur la nécessité d'une segmentation du marché du transport de marchandises sous température dirigée selon le type d'offres proposées à savoir (i) le transport dédié, (ii) le transport par camion complets, (iii) le transport par lot ou groupes de lots et (iv) le transport par messagerie.

19. Ces différentes offres peuvent être définies de la manière suivante :

- Le transport par camions complets, qui ne nécessite pas de quai, est une offre qui consiste en l'affrètement direct d'un camion par le client pour un besoin de livraison défini.
- Le transport par lot ou groupes de lots consiste en la collecte de plusieurs produits, éventuellement auprès de plusieurs clients, qui peuvent ensuite être répartis sur plusieurs sites. Cette offre est similaire à l'offre complète s'agissant du matériel nécessaire mais avec plusieurs sites de distribution ou de collecte.
- Le transport dédié ou « *de zone courte* » consiste en la location de camions ainsi que de chauffeurs pour la demande unique d'un client afin de réaliser une prestation précise. Il peut s'agir de tournées récurrentes entre l'entrepôt et le point de vente. Ce type de transport est usuellement utilisé par la grande distribution, parfois la restauration.
- Et enfin le transport par messagerie qui consiste, selon l'INSEE¹³, en « *la collecte d'envois multiples de moins de trois tonnes groupés sur des quais pour constituer des chargements complets aptes à remplir des véhicules de transport pour dégroupage au quai du centre réceptionnaire et livraison au domicile du destinataire* ». Ce type de prestation de transport nécessite donc, en plus de véhicules de transports, des quais pour procéder au groupage et au dégroupage de la marchandise.

20. Les parties notifiantes soutiennent que ces quatre types d'offres sont complémentaires entre elles, et que l'arbitrage entre l'une ou l'autre de ces offres peut être le fait de choix logistiques du transporteur, au gré de la demande qu'il reçoit et de la nécessité d'optimiser ses flux. Compte tenu de cette situation, elles estiment qu'une segmentation du marché du transport routier de marchandises sous température dirigée selon l'offre proposée par le transporteur n'apparaît pas pertinente.

21. Néanmoins, les réponses au test de marché et les éléments recueillis au cours de l'instruction ont permis de mettre en évidence que l'offre de transport par messagerie présente plusieurs spécificités qui tendent à la distinguer des autres prestations de transports offertes par les opérateurs. Cette singularité résulte notamment des investissements spécifiques nécessaires à l'exercice d'une activité de messagerie. Elle requiert ainsi des infrastructures spécifiques (telles que des quais et des entrepôts) couvrant le territoire, ou, en l'absence de telles infrastructures, le développement important de relations de sous-traitance. Les opérateurs actifs en matière de transport de messagerie utilisent également des outils informatiques spécifiques et ont besoin d'un personnel qualifié pour assurer la planification et la gestion des flux (par exemple, les opérations de chargement et déchargement). L'activité de messagerie concerne enfin des lots

¹³ Voir la nomenclature d'activités française 52.29A.

de plus petite taille confiés par les clients, lesquels font l'objet de procédures de groupage et de dégroupage.

22. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le transport par messagerie paraît présenter des spécificités telles qu'il convient de le singulariser des autres types de prestations de transport sous température dirigée. En tout état de cause, l'existence d'une telle segmentation peut être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelle que soit la segmentation retenue.
23. Les effets de l'opération seront donc appréciés d'une part sur le marché du transport routier de marchandises sous température dirigée incluant tous les types de prestations et, d'autre part, sur le marché plus restreint du transport routier de marchandises sous température dirigée par messagerie.

c) Conclusion sur la délimitation des marchés de services

24. Compte tenu des éléments exposés, l'analyse concurrentielle sera menée sur les marchés suivants :
 - sur le marché global du transport routier domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée ;
 - sur le marché du transport routier domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée, segmenté selon les catégories de produits susmentionnées ;
 - sur le marché du transport routier domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée, par messagerie ;
 - sur le marché du transport routier domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée, par messagerie, segmenté selon les catégories de produits susmentionnées.
25. En l'espèce, les acquéreurs et la cible sont actifs simultanément sur les deux premiers marchés. S'agissant des deux derniers, seuls les acquéreurs y sont actifs. Une partie significative de l'activité de la cible s'inscrit toutefois dans le cadre de prestations de sous-traitance pour le compte d'autres opérateurs, notamment dans le cadre de prestations de messagerie, justifiant une analyse concurrentielle de l'opération sur ces marchés.

2. DÉLIMITATION DES MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

26. La pratique décisionnelle considère que les marchés du transport routier de marchandises et leurs éventuels segments revêtent une dimension nationale avec une tendance vers l'eupéanisation¹⁴ ce qui n'a pas été remis en cause par les parties ou les répondants au test de marché.
27. Néanmoins, les autres éléments recueillis dans le cadre de l'instruction ont mis en lumière l'existence de transporteurs dont le périmètre d'intervention est essentiellement régional. L'Autorité s'est, par conséquent, interrogée sur l'éventualité d'une délimitation supplémentaire, régionale, du marché du transport routier de marchandises sous température dirigée.
28. Il est toutefois apparu que ces opérateurs, même s'ils sont effectivement bien implantés localement et à même d'offrir de réelles alternatives pour répondre à des besoins locaux, émis par les clients finaux ou par les opérateurs de transport dans le cadre de prestations de sous-traitance, sont également en mesure de livrer dans toute la France sans réelles contraintes

¹⁴ Voir notamment les décisions n° 13-DCC-132, n° 17-DCC-32 et n° 20-DCC-26 précitées.

techniques¹⁵, par exemple par le biais de collaborations avec d'autres transporteurs implantés dans d'autres régions, leur permettant de justifier un transport retour et donc de couvrir des zones plus importantes. Les parties notifiantes relèvent à cet effet que la cible a elle-même un rayonnement national, bien qu'opérant une partie de ses prestations dans le sud-ouest de la France. Les clients finaux en quête de prestations de transports ont par ailleurs indiqué dans le cadre du test de marché faire appel, indifféremment, à des prestataires d'envergure nationale, régionale ou locale.

29. Il n'y a donc pas lieu de remettre en question la pratique décisionnelle de l'Autorité s'agissant de la délimitation géographique des marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée. L'analyse concurrentielle sera menée au niveau national.

B. LES MARCHÉS DES SERVICES LOGISTIQUES

1. MARCHÉS DE SERVICES

30. L'Autorité 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.
31. 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 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.
32. Un marché distinct des services de logistique relatifs aux produits « frais » a également été envisagé. La catégorie « frais » regroupe les produits qui doivent être conservés sous température dirigée positive, notamment les fruits et légumes. L'entreposage de fruits et légumes frais, qui intervient principalement dans des contextes spécifiques : (i) l'entreposage à court terme (moins de 24 heures), qui fait 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 sont assurés par les clients des entreprises de transport.

¹⁵ Voir notamment la réglementation relative au relai de chauffeurs prévue à partir de l'article R.3311-1 du code des transports.

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

¹⁷ Voir la lettre n° C2005-36 précitée et les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 17-DCC-32 et n° 11-DCC-79 précitées.

33. 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 (IAA¹⁸, GMS¹⁹, RHF²⁰)²¹.
34. Les tests de marché effectués au cours de l'instruction conduisent à ne pas remettre en question ces définitions de marché. En l'espèce, la question de la délimitation exacte de ces marchés peut toutefois être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelles que soient les délimitations retenues.
35. En l'espèce, seuls les acquéreurs, à savoir le groupe STEF et le groupe Olano, sont actifs sur le marché des services logistiques de produits frais et grand froid.

2. MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

36. La plupart des marchés de prestations logistiques ont été définis par la pratique décisionnelle comme étant de dimension nationale²².
37. S'agissant plus précisément du marché des services de logistique relatifs aux produits « grand froid », les autorités de concurrence nationales ont également envisagé une dimension régionale²³.
38. Le test de marché effectué au cours de l'instruction conduit à ne pas remettre en cause ces délimitations. Il n'y a donc pas lieu de remettre en cause ces délimitations à l'occasion de la présente décision.
39. En l'espèce, l'analyse concurrentielle sera donc menée aux niveaux national et régional.

¹⁸ Industrie agro-alimentaire.

¹⁹ Grandes et moyennes surfaces.

²⁰ Restauration hors-foyer.

²¹ Voir notamment la décision de la Commission européenne n° COMP/M.6059 – Norbert Dentressangle / Laxey Logistics du 23 avril 2011.

²² Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 19-DCC-235 du 4 décembre 2019 relative à la prise de contrôle exclusif de la société AltéAd Marchal Levage, des actifs de la branche transport du groupe AltéAd et de la société Infinitrans par la société Capelle Investissements, et n°20-DCC-26, n° 17-DCC-32 et n° 11-DCC-206 précitées.

²³ Voir la lettre n° C2005-36 et les décisions n°17-DCC-32 et n° 11-DCC-79 précitées.

III. Analyse concurrentielle

40. Comme exposé *supra*, les activités des acquéreurs et de la cible se chevauchent en premier lieu sur le marché global du transport routier domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée²⁴, et plus spécifiquement sur les marchés restreints des fruits et légumes, des produits de la marée, des produits congelés et surgelés et des autres produits frais (A).
41. En outre, compte tenu de l'activité des sociétés mères sur les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée par messagerie, et de l'intervention, en tant que sous-traitant dans le cadre de telles prestations, de TMF, les effets de l'opération concernant ces marchés seront également présentés (B).
42. Les mères sont par ailleurs actives sur les marchés des services logistiques, qui présentent un lien de connexité avec les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée. Les risques d'effets congloméraux afférents à l'opération sont donc également analysés (C).
43. Compte tenu du contrôle conjoint exercé par les mères sur la cible, l'opération crée un lien structurel entre les sociétés mères qui n'existait pas préalablement à l'opération. Ainsi, sur chacun des marchés susmentionnés, l'opération donne lieu à des risques d'effets coordonnés également analysés dans le cadre de la présente analyse concurrentielle.

A. EFFETS DE L'OPÉRATION SUR LES MARCHÉS DU TRANSPORT ROUTIER DOMESTIQUE DE MARCHANDISES CONDITIONNÉES SOUS TEMPÉRATURE DIRIGÉE

44. Sur le marché global du transport routier domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée, tous types de produits et tous types de prestations confondus, les parties notifiantes indiquent que la part de marché cumulée des parties sera de [20-30] %²⁵.
45. Sur les marchés restreints aux différentes catégories de produits, les parties notifiantes ont fourni les parts de marché suivantes :

	STEF (acquéreur)	Prim@ever (acquéreur)	Olano (acquéreur)	TMF (cible)	Part de marché cumulée
Fruits et légumes	[0-5] %	[10-20] %	[0-5] %	[0-5] %	[10-20] %
Produits de la marée	[20-30] %	-	[0-5] %	[0-5] %	[20-30] %
Produits surgelés et congelés	[10-20] %	-	[5-10] %	[0-5] %	[20-30] %
Autres produits frais	[30-40] %	-	[0-5] %	[0-5] %	[30-40] %

²⁴ Prim@ever et STEF, sa société-mère d'une part, Olano d'autre part, sont également actives sur les marchés du transport routier transfrontalier sous température dirigée. Leur part de marché cumulée est toutefois inférieure à 25 % quelle que soit la segmentation retenue sur le marché de sorte que tout effet horizontal peut être écarté sur ce marché.

²⁵ À savoir, [20-30] % pour STEF, [0-5] % pour Prim@ever, [0-5] % pour Olano, [0-5] % pour TMF.

46. La part de marché cumulée des parties est supérieure à 25 % pour deux catégories de produits, à savoir les produits de la marée et les autres produits frais, ainsi que sur le marché global tous types de produits confondus. Néanmoins, l'addition de parts de marché est inférieure à 2 points quelle que soit la segmentation retenue²⁶.
47. En outre, les parties continueront de faire face à la concurrence de plusieurs opérateurs de transport de marchandises sous température dirigée et ce sur chacune des catégories de produits sur lesquels les acquéreurs ou la cible sont actifs (par exemple, le groupe Perrenot, Delanchy, STG, Étoile Routière).
48. S'agissant des éventuels risques de coordination entre les mères consécutifs à l'opération, ceux-ci peuvent également être écartés, au regard de plusieurs éléments. Premièrement, il existe une forte asymétrie entre les niveaux de parts de marché de chacune des mères, ainsi qu'une certaine hétérogénéité dans leur activité : le cœur de métier de STEF est le transport de produits frais et en particulier de produits carnés et laitiers, celui de Prim@ever est le transport de fruits et légumes, tandis que celui d'Olano est le transport de produits surgelés. Par ailleurs, comme indiqué au point 47 ci-dessus, plusieurs acteurs, de diverses tailles, sont à même de contrevenir à la coordination du comportement des mères sur chacun de ces marchés. Deuxièmement, il convient de rappeler que seules Prim@ever et Olano seront représentés au sein des organes dirigeants de la nouvelle entité, à l'exception du groupe STEF qui n'est que l'un des actionnaires contrôlants de Prim@ever. Une telle structure de gouvernance rend plus complexe la mise en œuvre d'une coordination entre les parties. Troisièmement, les tests de marché ont permis de mettre en évidence qu'une majeure partie de la demande (grande distribution, grands groupes agroalimentaires, grands groupes de restauration) fonctionne par le biais d'appels d'offres. Ces procédures garantissent une transparence moindre du marché.
49. L'opération n'est donc pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux non-coordonnés ou coordonnés sur les marchés globaux du transport routier domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée.

²⁶ Voir en ce sens la méthodologie d'analyse des chevauchements d'activités entre une société cible et ses sociétés-mères issues de la pratique décisionnelle. Cf. par exemple, la décision n° 19-DCC-157, point 162. L'appréciation des effets horizontaux dans le cas de l'analyse d'une entreprise commune se fait en répartissant à parts égales entre les sociétés mères la part de marché de l'entreprise commune.

B. EFFETS DE L'OPÉRATION SUR LES MARCHÉS DU TRANSPORT ROUTIER DOMESTIQUE DE MARCHANDISES CONDITIONNÉES SOUS TEMPÉRATURE DIRIGÉE, PAR MESSAGERIE

50. Seuls les acquéreurs sont actifs sur les marchés du transport routier domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée par messagerie. Les parties notifiantes ont transmis leurs meilleures estimations de leurs parts de marchés au niveau global et selon les différentes catégories de produits sur ces marchés. Celles-ci figurent dans le tableau suivant²⁷ :

	STEF (acquéreur)	Prim@ever (acquéreur)	Olano (acquéreur)	TMF (cible)	Part de marché cumulée
Fruits et légumes	[0-5] %	[10-15] %	-	-	[15-20] %
Produits de la mer	[30-35] %	-	[0-5] %	-	[30-35] %
Produits surgelés et congelés	[30-35] %	-	[0-5] %	-	[35-40] %
Viandes suspendues	-	-	[10-15] %	-	[10-15] %
Autres produits frais	[25-30] %	-	[0-5] %	-	[25-30] %
Total	[20-25] %	[0-5] %	[0-5] %	-	[25-30] %

51. En premier lieu, compte tenu des activités des parties, l'opération n'induit pas, *stricto sensu*, d'addition de parts de marché puisque la cible n'est pas active sur le marché du transport routier et domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée par messagerie. Les co-acquéreurs de la cible exerçant une telle activité, il y a toutefois lieu d'analyser dans quelle mesure l'opération est susceptible de générer un risque d'effet coordonné horizontal sur ce marché. Néanmoins, l'ensemble des éléments présentés *supra* au point 48 relatifs à l'asymétrie des parts de marché des mères et à l'existence de concurrents alternatifs sont suffisants pour écarter un tel risque.
52. En second lieu, il y a lieu d'apprécier dans quelle mesure l'opération, qui conduit à l'intégration d'un sous-traitant dans le réseau de Prim@ever et donc de STEF, et d'Olano, est susceptible de nuire, indirectement, à la pression concurrentielle exercée par les concurrents des acquéreurs, notamment en matière de messagerie.
53. Avant l'opération, le groupe TMF²⁸ constituait, en effet, une alternative en tant que sous-traitant externe aux acteurs de la messagerie pour compléter leurs besoins de camions frigorifiques et

²⁷ Les parties notifiantes ont indiqué, au cours de l'instruction, qu'il n'existait pas de données publiques disponibles sur l'activité spécifique de messagerie, et a fortiori sur une ventilation de cette activité entre les différentes catégories de produits. Les parts de marchés présentées ici reposent donc sur une estimation, par les parties, du poids que pourrait représenter ces différentes activités dans le marché total.

²⁸ À noter que la cible a pris le contrôle de la société Strumia en novembre 2021. Toutefois, cette société réalise un chiffre d'affaires de l'ordre de 12 millions d'euros et dispose d'une implantation plus équilibrée sur le territoire national. Au contraire de TMF, elle ne constitue donc pas un opérateur important au niveau régional, pour des concurrents des parties souhaitant compléter leur maillage territorial dans la perspective d'offrir une prestation de messagerie de dimension nationale.

servir leurs clients respectifs dans les zones que leur maillage territorial ne leur permettait pas de couvrir. Les acquéreurs avaient d'ailleurs tous recours aux services de la cible.

54. La région la plus susceptible d'être concernée par un tel effet de verrouillage serait la zone la plus desservie par TMF, à savoir l'Occitanie, qui représente, selon les données fournies par les parties, [60-70] % de ses revenus. Toutefois, l'instruction a permis de montrer qu'il existe dans cette zone plusieurs concurrents de TMF qui sont capables de servir des transporteurs tiers souhaitant sous-traiter leurs besoins en transport dans cette région. Il s'agit notamment des sociétés Belleville, Perrenot Buchaca, Transports Pascal, Barbero Transports, Jardel, Dejean Transports et JA Transport. Ainsi, les transporteurs tiers disposeront de plusieurs alternatives pour leurs besoins de transporteurs régionaux ou locaux et ce même dans l'hypothèse où la cible ne servirait plus que ses sociétés mères.
55. En conséquence, tout risque d'atteinte à la concurrence sur les marchés du transport routier domestique de marchandises conditionnées sous température dirigée par messagerie peut être exclu.

C. EFFETS DE L'OPÉRATION SUR LES MARCHÉS DES SERVICES LOGISTIQUES

56. Seuls les acquéreurs sont actifs sur les marchés des services logistiques. Les parties notifiantes ont transmis leurs meilleures estimations de leurs parts de marchés au niveau national et régional.
57. Au niveau national, la part de marché des sociétés mères sera de [20-30] %²⁹ sur le marché des services logistiques de produits frais et de [30-40] %³⁰ sur le marché des services logistiques grand froid.

²⁹ Dont [20-30] % pour STEF et [0-5] % pour Olano. Prim@ever n'est pas présente sur les marchés des services logistiques de produits frais.

³⁰ Dont [30-40] % pour STEF et [0-5] % pour Olano. Prim@ever n'est pas présente sur les marchés des services logistiques de produits grand froid.

58. Au niveau régional pour les produits grand froid, les parts de marché estimées des parties sont les suivantes :

	STEF (acquéreur)	Olano (acquéreur)
Auvergne-Rhône-Alpes	[25-30] %	[0-5] %
Bourgogne-Franche-Comté	[0-5] %	0 %
Bretagne	[15-20] %	[5-10] %
Centre-Val de Loire	[0-5] %	0 %
Grand Est	[35-40] %	0 %
Hauts-de-France	[0-5] %	[0-5] %
Ile-de-France	[25-30] %	[0-5] %
Normandie	[0-5] %	0 %
Nouvelle-Aquitaine	[15-20] %	[20-25] %
Occitanie	[30-35] %	[20-25] %
Pays de la Loire	[15-20] %	0 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	[15-20] %	[0-5] %

59. En premier lieu, compte tenu du lien de connexité existant entre les marchés des services logistiques et du transport routier de marchandises sous température dirigée, l'opération présente des risques d'effets congloméraux.
60. Pour rappel, une concentration est susceptible d'entraîner des effets congloméraux lorsque la nouvelle entité étend ou renforce sa présence sur des marchés présentant des liens de connexité avec d'autres marchés sur lesquels elle détient un pouvoir de marché. Si les concentrations conglomérales peuvent généralement susciter des synergies pro-concurrentielles, certaines concentrations conglomérales peuvent produire des effets restrictifs de concurrence lorsqu'elles permettent de lier, techniquement ou commercialement, les ventes des produits de la nouvelle entité de façon à verrouiller le marché et à en évincer les concurrents. Les lignes directrices de l'Autorité relatives au contrôle des concentrations³¹ relèvent toutefois qu'il est peu probable qu'une concentration entraîne un risque d'effet congloméral si la nouvelle entité ne bénéficie pas d'une forte position sur un marché à partir duquel elle pourra faire jouer un effet de levier.
61. La pratique décisionnelle considère en principe qu'un tel risque peut être écarté dès lors que la part de marché de l'entreprise issue de l'opération ne dépasse pas 30 % sur le marché concerné³².
62. En l'espèce, l'opération est susceptible d'engendrer des effets congloméraux résultant d'un risque d'effet de levier des marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée vers les marchés des services logistiques, et vice-versa. Les parties pourraient en effet

³¹ Point 720.

³² *Ibid.*

envisager de lier leur offre de transport et leur offre de services logistiques de façon à renforcer leurs positions sur l'un ou l'autre de ces marchés.

63. En l'espèce, les acquéreurs ont une part de marché supérieure à 30 % sur certains marchés du transport de marchandises sous température dirigée³³, ainsi que sur plusieurs des marchés des services logistiques grand froid³⁴.
64. Néanmoins, sur ces marchés, un risque d'atteinte à la concurrence par le biais d'effets congloméraux peut être écarté et ce pour plusieurs raisons.
65. Tout d'abord, il convient de rappeler que l'intégration de TMF au sein des groupes Olano et Prim@ever n'aura pas d'effet direct sur les incitations des parties à mettre en place de telles stratégies. En effet, l'addition de parts de marché générée par l'opération sur les seuls marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée, liée à la prise de contrôle, par Olano et Prim@ever, de TMF, est inférieure à 2 points.
66. Par ailleurs, l'opération crée indirectement un lien structurel entre les mères qui pourraient être de nature à modifier leur capacité ou leur incitation à coordonner plus globalement leurs activités sur ces deux marchés. Il apparaît toutefois que Prim@ever n'est pas directement active sur le marché de la logistique, puisque seule sa société-mère, STEF, y est active. Or, le groupe STEF ne sera pas représenté dans les organes dirigeants de la nouvelle entité, ce qui tend à complexifier toute mise en place d'une pratique de vente liée coordonnée.
67. L'instruction a également montré que, s'il est possible que des clients soient intéressés par un besoin combiné de services de transports et de services logistiques, plusieurs des clients interrogés dans le cadre des tests de marché ont indiqué que le fait qu'un transporteur propose également des services logistiques, et inversement, n'était pas un facteur déterminant dans leurs choix, et mener leurs négociations pour chaque type de prestation de manière séparée. Au demeurant, plusieurs clients ont indiqué internaliser leurs besoins logistiques. Par conséquent, quand bien même les parties viendraient à lier leurs offres, il n'est pas certain que cela leur serait suffisamment profitable. Les parties relèvent à cet effet que, s'agissant par exemple du groupe Olano, les clients ayant reçu à la fois de la part d'Olano des prestations de transport et des prestations logistiques « grand froid » ne représentent qu'environ [5-10] % du chiffre d'affaires.
68. En outre, il convient de rappeler que les parties font face à plusieurs concurrents qui seraient capables de répliquer une pratique de vente liée de transport et de logistique pour les produits grand froid si elle était mise en œuvre par les parties. Ces concurrents, tels que STG, XPO ou encore Kuehne Nagel, possèdent, selon les parties notifiantes, des capacités de stockage disponibles leur permettant de réagir à d'éventuelles offres liées par une baisse des prix.
69. Enfin, il est rappelé que les clients des parties sont, pour certains, des groupes d'envergure importante fonctionnant le plus souvent par le biais d'appels d'offres. Ces groupes bénéficient ainsi d'un contre-pouvoir important dans le cadre de leurs négociations avec les transporteurs / logisticiens. À cet égard, il ressort des données recueillies dans le cadre de l'instruction, qu'en général, les appels d'offres soumis ces dernières années ne demandaient pas une offre couplée de transport de marchandises sous température dirigée et de services logistiques.

³³ Sur le marché du transport des autres produits frais sous température dirigée (cf. point 45) et sur les marchés des produits de la mer et des produits surgelés transportés par messagerie (cf. point 50).

³⁴ Sur le marché global, et dans les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine.

70. Compte tenu de ce qui précède, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets congloméraux entre les marchés du transport routier de marchandises sous température dirigée et de la logistique.
71. En second lieu, compte tenu de la présence simultanée des mères sur les marchés de la logistique et du lien structurel créé entre elles par le biais de l'opération, il y a également lieu d'analyser dans quelle mesure l'opération est susceptible de générer, sur ces marchés, un risque de coordination horizontale.
72. Un tel risque peut être écarté au niveau national et dans la majorité des régions dans lesquelles les activités des mères se chevauchent compte tenu de l'asymétrie de parts de marché entre STEF et Olano. S'agissant des régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, si les parties disposent de parts de marché plus équilibrées, il apparaît, comme expliqué au point 68, que les mères feront face à la présence de concurrents qui seront à même de proposer des prix attractifs aux clients. Il convient à cet égard de souligner qu'une partie de ces clients ont recours à des procédures d'appels d'offres qui garantissent une transparence moindre du marché. Enfin, il convient de rappeler que seules Prim@ever et Olano seront représentés au sein des organes dirigeants de la nouvelle entité, à l'exception du groupe STEF qui n'est que l'un des actionnaires contrôlants de Prim@ever, lequel n'est pas actif en matière de services logistiques. Une telle structure de gouvernance rend plus complexe la mise en œuvre d'une coordination entre les parties. Au demeurant, aucun répondant au test de marché n'a fait état de risque concurrentiel sur le marché de la logistique en Occitanie et en Nouvelle-Aquitaine.
73. Tout risque concurrentiel consécutif à l'opération sur les marchés de la logistique peut donc être écarté.

DÉCIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 21-091 est autorisée.

Le président par intérim,

Emmanuel Combe

© Autorité de la concurrence