



Autorité de la Concurrence
de la Nouvelle-Calédonie

Décision n° 2020-DCC-13 du 20 novembre 2020

relative à la prise de contrôle exclusif par la Société d'Importation Automobile SAS du fonds de commerce de maintenance et réparation des véhicules particuliers et utilitaires exploité par la société Auto Mécanique SARL

L'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie (Présidente statuant seule),

Vu le dossier de notification, adressé à l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie le 24 août 2020, enregistré sous le numéro 20/0026CC et déclaré complet le 2 octobre 2020, relatif à la prise de contrôle exclusif par la Société d'Importation Automobile SAS (ci-après la société « SIA ») du fonds de commerce de maintenance et réparation des véhicules particuliers et utilitaires des marques Volkswagen, Audi, Porsche et Skoda exploité par la société Auto Mécanique SARL au 16, rue Jean Chalier, PK4 à Nouméa (ci-après le « fonds de commerce Auto Mécanique ») ;

Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu la loi du pays n° 2014-12 du 24 avril 2014 portant création de l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie et modifiant le livre IV de la partie législative du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie (ci-après « le code de commerce ») ;

Vu le livre IV du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie (ci-après « le code de commerce ») et notamment ses articles Lp. 431-1 à Lp. 431-9 et Lp. 461-3, en vigueur à la date du 25 octobre 2017 ;

Vu l'arrêté n° 2018-41/GNC du 9 janvier 2018 pris en application de l'article Lp. 431-9 du code de commerce précité concernant les modalités d'application et le contenu du dossier de notification d'une opération de concentration ;

Vu les pièces du dossier ;

Vu la proposition du service d'instruction du 17 novembre 2020 d'autoriser la présente opération en application du deuxième alinéa du III de l'article Lp. 431-5 du code de commerce ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Adopte la décision suivante,

Résumé

La Société d'Importation Automobile (SIA), qui appartient à la SARL Holding Groupe Jeandot, a notifié à l'Autorité le 2 octobre 2020 un dossier de concentration visant à prendre le contrôle exclusif de la SARL Auto Mécanique. Cette entreprise appartient à la SARL Holding Lecerf. Elle a noué un partenariat avec la SIA et s'est spécialisée depuis les années 1990 dans la maintenance et la réparation des véhicules automobiles de particuliers et utilitaires des marques Volkswagen, Audi, Porsche et Skoda, importées par la SIA.

Eu égard aux chiffres d'affaires réalisés en Nouvelle-Calédonie par l'une et l'autre de ces deux sociétés, les seuils de notification sont franchis et il y a lieu que l'Autorité procède à une analyse concurrentielle de l'opération envisagée.

L'Autorité a constaté que les deux sociétés sont présentes sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles en Nouvelle-Calédonie et que le groupe Jeandot intervient également sur le marché amont de l'approvisionnement en pièces de rechange et d'accessoires automobiles (de dimension mondiale) ainsi que sur le marché aval de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles (de dimension calédonienne).

Concernant le chevauchement d'activités entraîné par l'opération envisagée sur le marché aval de la distribution des services d'entretien et de réparation des véhicules industriels, il ressort de l'analyse concurrentielle que la part de marché de la nouvelle entité restera inférieure à 25 %. L'opération n'est donc pas susceptible de porter atteinte à la concurrence.

Concernant les possibles effets verticaux de l'opération envisagée, l'Autorité observe que la part de marché du groupe Jeandot est marginale sur le marché amont de l'approvisionnement de pièces de rechange et d'accessoires de véhicules automobiles et qu'il ne peut donc disposer d'une puissance d'achat telle qu'elle lui permette de porter atteinte à la concurrence, y compris à l'issue de l'opération.

Sur le marché aval de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires de véhicules automobiles où l'Autorité estime la part de marché du groupe Jeandot inférieure à 25 % à la suite de l'opération. En outre, les concurrents de la SIA tels que les sociétés BNS, OCD, Axauto et les concessionnaires des groupes CFAO et GBH continueront à fournir aux réparateurs indépendants des pièces de rechange nécessaires aux véhicules automobiles de marques Volkswagen, Audi, Porsche, et Skoda. Ces pièces sont également accessibles depuis l'extérieur de la Nouvelle-Calédonie auprès des fournisseurs via internet ou encore par le biais de grossistes intermédiaires situés à l'étranger. En tout état de cause, le groupe Jeandot fait valoir que la société Auto Mécanique s'approvisionne d'ores et déjà exclusivement auprès de la société SIA pour ces pièces de rechange qui représentent 35 % des ventes de pièces détachées de la SIA. L'Autorité en conclut que la structure concurrentielle des marchés concernés restera inchangée à la suite de l'opération.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité a autorisé l'opération envisagée sans condition.

(Ce résumé a un caractère strictement informatif. Seuls font foi les motifs de la décision numérotés ci-après.)

Sommaire

I. Présentation des entreprises concernées et contrôlabilité de l'opération	4
A. La présentation des parties à l'opération	4
1. L'acquéreuse : la société SIA	4
2. La cible : le fonds de commerce Auto Mécanique	6
B. La contrôlabilité de l'opération	7
II. Les marchés pertinents.....	8
A. Le marché de l'approvisionnement en pièces de rechange et d'accessoires automobiles	9
1. Le marché de produit.....	9
2. Le marché géographique	11
B. Le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles	11
1. Le marché de produit.....	11
2. Le marché géographique	12
C. Le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles	12
1. Le marché de produit.....	12
2. Le marché géographique	14
III. L'analyse concurrentielle.....	14
A. Sur les effets horizontaux de l'opération sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.....	14
B. Sur les effets verticaux de l'opération.....	15
1. Le marché amont de l'approvisionnement de pièces de rechange et d'accessoires de véhicules automobiles	16
2. Le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires de véhicules automobiles	16
Décision.....	17

I. Présentation des entreprises concernées et contrôlabilité de l'opération

A. La présentation des parties à l'opération

1. L'acquéreuse : la société SIA

1. La société SIA¹ est une filiale à 100% de la SARL Holding Groupe Jeandot (ci-après la société « HGJ »). La société HGJ² est à la tête du groupe d'entreprises détenues par la famille Jeandot (ci-après le « groupe Jeandot »)³.
2. La société HGJ est entièrement détenue par la famille Jeandot selon l'actionnariat suivant :

	Pleine propriété	Nue-propriété	Usufruit
M. Roland JEANDOT	401		
M. Pascal JEANDOT	501		
M. Gilbert JEANDOT			200
M. Laurent JEANDOT	367	50	
Mme Johanna JEANDOT	1450		
M ^{elle} Julia JEANDOT	950		
M. Sacha BOILEAU	200		
M ^{elle} Barbara JEANDOT	267	150	
M ^{elle} Ginseng JEANDOT	83		
M ^{elle} Léa JEANDOT	83		
M ^{elle} Téhani JEANDOT	83		
M. Alaric JEANDOT	83		
M. Guillaume JEANDOT	166		
M. Valentin JEANDOT	166		
TOTAL	4800	200	200

Source : Dossier de notification

3. Le groupe Jeandot est actif, principalement en Nouvelle-Calédonie et de manière marginale à Wallis et Futuna, dans les secteurs d'activités suivants :
 - la distribution automobile et son service après-vente d'entretien et réparation ;
 - la distribution de véhicules, d'engins et de matériel industriel et son service après-vente d'entretien et réparation ;
 - le financement et la location longue durée et ;
 - le transport aérien et transitaire, dans une moindre mesure⁴.

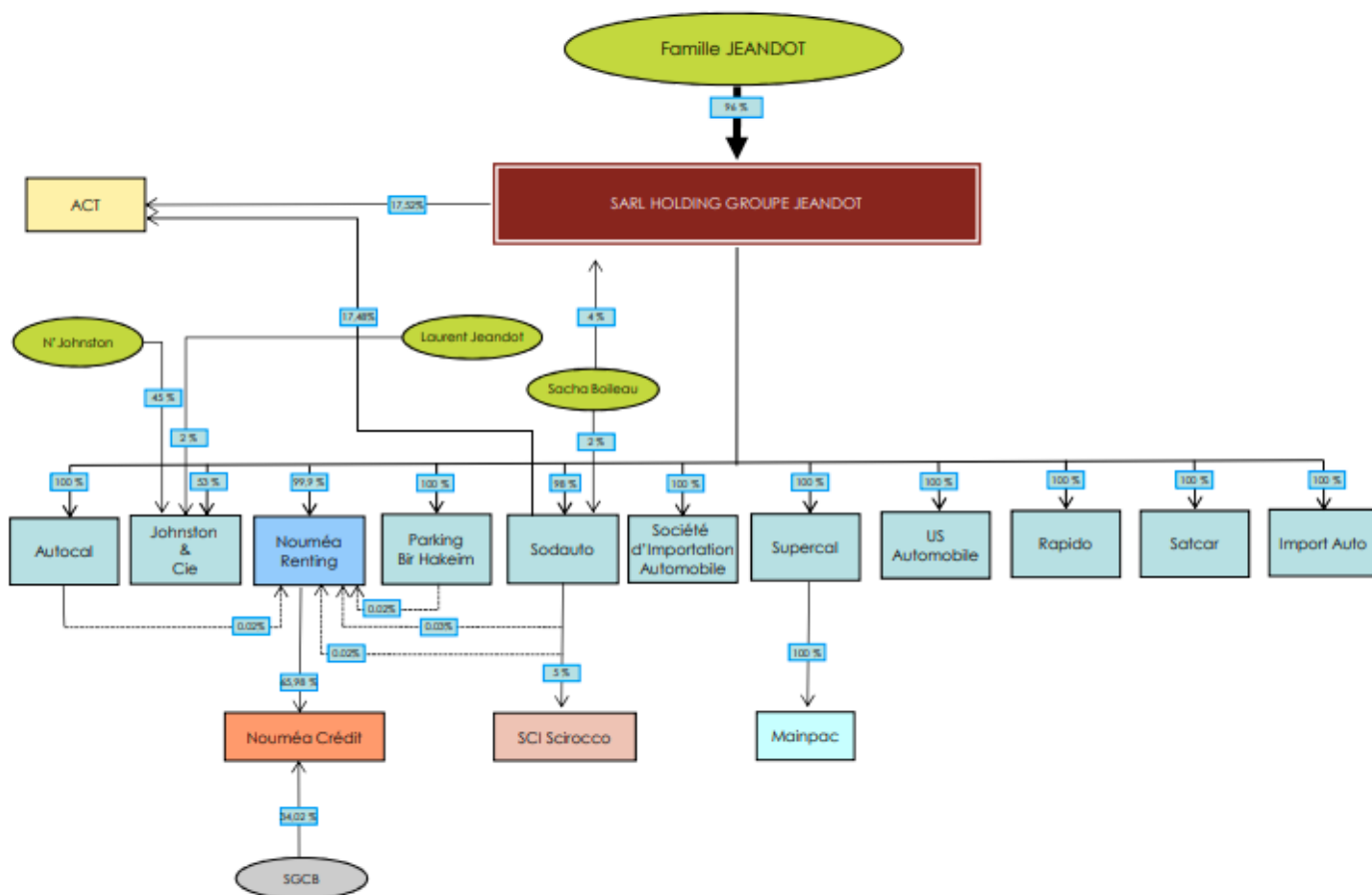
¹ La Société d'Importation Automobile est immatriculée au RCS de Nouméa sous le numéro 37 804 depuis le 11 février 1972.

² La SARL Holding Groupe Jeandot est immatriculée au RCS de Nouméa sous le numéro 251 603 depuis le 30 janvier 1990.

³ Voir la page 7 du dossier de notification (Annexe 22, Cote 246).

⁴ *Ibid.*

4. Un organigramme reprenant toutes les activités du groupe Jeandot, est reproduit ci-dessous :



Source : Dossier de notification

5. Dans le secteur de la distribution automobile et de pièces de rechange, le groupe Jeandot exerce les activités suivantes :

- a) La distribution de véhicules neufs, auprès d'une clientèle de particuliers et commerciaux, de marques :
 - Renault, Dacia, Renault Trucks et Irisbus, via sa filiale la société Sodauto ;
 - Kia et Suzuki, via sa filiale la société Autocal ;
 - Ford et Jaguar Land Rover, via sa filiale la société Johnston & Cie⁵ ;
 - Fiat, Alfa Roméo, Jeep et Dodge, via sa filiale la société US Automobile ;
 - Audi, Porsche et Volkswagen, via sa filiale la société SIA⁶ ;
 - Volvo Trucks et Tatra, via sa filiale la société Supercal Equipment ;
- b) La distribution de véhicules automobiles d'occasion, via les sociétés Parking Bir Hakeim, Johnston & Cie, SIA, Supercal Equipment et Sodauto ;
- c) La fourniture de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles :

⁵ La société Johnston & Cie est détenue à hauteur de 45 % par la famille Johnston.

⁶ Etant précisé que [confidentiel].

- Dédiés aux marques énumérées *supra*, via ses ateliers Renault Automobile et Carrosserie, Atelier Mécanique Renault, Pro Plus, Renault Minute et Atelier Mécanique Renault Industriel qui sont exploités par la société Sodauto⁷ ;
 - Toutes les marques de véhicules automobiles, via la société Rapido⁸ ;
- d) La fourniture de services de carrosserie, via la société Satcar ;
- e) La fourniture de services de location et de financement, via ses filiales les sociétés Nouméa Renting et Nouméa Crédit ;
- f) La distribution de matériels industriels des marques Doosan, Sumitomo, Bomag, Eurocomach, Dieci et Kawasaki, via la société Supercal Equipment⁹.
6. L'ensemble des sociétés du groupe Jeandot a représenté un chiffre d'affaires à hauteur de 17,5 milliards de F.CFP en Nouvelle-Calédonie pour l'exercice clos le 30 juin 2019¹⁰.

2. La cible : le fonds de commerce Auto Mécanique

7. La SARL Auto Mécanique¹¹ est une société spécialisée dans la maintenance et la réparation des véhicules automobiles de particuliers et utilitaires des marques Volkswagen, Audi, Porsche et Skoda. Son capital est détenu par la SARL Holding Lecerf¹², elle-même détenue par Monsieur Gaël Lecerf et son épouse, Madame Vivianne Parage, qui exercent tous deux les fonctions de gérant¹³.
8. Depuis son rachat par le groupe Jeandot en 1990, la société SIA sous-traite à la société Auto Mécanique son activité après-vente d'entretien et réparation des marques des voitures qu'elle commercialise. Cette activité était auparavant internalisée.
9. Dans le cadre de ce partenariat et en sa qualité d'importateur, la société SIA a fait agréer la société Auto Mécanique auprès des constructeurs Volkswagen, Audi, Porsche et Skoda en tant qu'atelier pour la réparation et l'entretien des véhicules de ces marques¹⁴.
10. Par ailleurs, la société SIA a pris en charge et mis gratuitement à la disposition de la société Auto Mécanique [confidentiel]¹⁵.

⁷ La Sodauto SA est immatriculée au RCS de Nouméa sous le numéro 194 464 depuis le 24 mars 1988.

⁸ La SARL Rapido est immatriculée au RCS de Nouméa sous le numéro 1 058 742 depuis le 14 avril 2011.

⁹ Voir les pages 7-8 du dossier de notification (Annexe 22, Cotes 246-247).

¹⁰ Voir la page 2 du dossier de notification (Annexe 22, Cote 241).

¹¹ La SARL Auto Mécanique est immatriculée au RCS de Nouméa sous le numéro 324 467 depuis le 20 mai 1992.

¹² La SARL Holding Lecerf est immatriculée au RCS de Nouméa sous le numéro 1 029 909 depuis le 1^{er} octobre 2010.

¹³ Voir la page 9 du dossier de notification (Annexe 22, Cote 248).

¹⁴ A cet égard, les importateurs/concessionnaires sont tenus de disposer d'un atelier de réparation et d'entretien dédié à la marque et qui répond à certains standards notamment en termes d'agencement, de qualification et formation du personnel, d'outillage et matériel spécifique, etc.

¹⁵ [Confidentiel] représentent, depuis 2003, un montant de [confidentiel] de F.CFP. Voir la page 3 du dossier de notification (Annexe 22, Cote 242).

11. Elle prend également en charge le [confidentiel] de la société Auto Mécanique¹⁶ et lui consent confidentiel]¹⁷. Enfin, la société SIA prend en charge [confidentiel]¹⁸.
12. La société Auto Mécanique a réalisé un chiffre d'affaires à hauteur de 213 millions de F.CFP pour l'exercice clos le 31 septembre 2019¹⁹.

B. La contrôlabilité de l'opération

13. Conformément au I de l'article Lp. 431-1 du code de commerce :
« Une opération de concentration est réalisée : [...] »
2° Lorsqu'une ou plusieurs personnes, détenant déjà le contrôle d'une entreprise au moins ou lorsqu'une ou plusieurs entreprises acquièrent, directement ou indirectement, que ce soit par prise de participation au capital ou achat d'éléments d'actifs, contrat ou tout autre moyen, le contrôle de l'ensemble ou de parties d'une ou plusieurs autres entreprises. ».
14. En l'espèce, l'opération notifiée consiste en la prise de contrôle exclusif du fonds de commerce Auto Mécanique par la société SIA.
15. La mise en œuvre de l'opération envisagée est encadrée par le contrat de vente de fonds de commerce sous condition suspensive conclu le 6 décembre 2019 entre la société Automatique (le vendeur) et la société SIA (l'acquéreur)²⁰. Aux termes de cette convention, il est prévu le rachat par la société SIA du fonds de commerce Auto Mécanique qui comprend :
 - *« L'enseigne, la clientèle et l'achalandage qui y sont attachés ;*
 - *Le droit de se dire successeur du Cédant dans le Fonds de Commerce ;*
 - *Les contrats de travail qui sont transférés de plein droit par le Vendeur à l'Acquéreur et dont la liste figure en annexe (Annexe III) ;*
 - *Le matériel, le mobilier et l'outillage servant à son exploitation ; (Annexe IV)*
 - *Le stock de pièces détachées est nul à ce jour et fera l'objet d'inventaire contradictoire par les Parties, dans le cas où il en existe un, la veille de la signature de l'Acte Réitératif :*

¹⁶ Ce qui représente depuis 2010, un montant de [confidentiel] de F. CFP. Ibid.

¹⁷ Les ateliers agréés devant s'approvisionner dans le réseau du constructeur. Voir la page 2 du dossier de notification (Annexe 22, Cote 241).

¹⁸ En effet, les temps barèmes par type de réparation des constructeurs sont très rarement respectés en atelier, ce qui génère un manque à gagner pour l'atelier ; les principales raisons sont que le temps de diagnostic n'est pas pris en compte, l'expérience des mécaniciens de l'atelier est moindre que celles des professionnels du constructeur, et les conditions de réparation ne sont pas les mêmes.

¹⁸ Voir les pages 2-3 du dossier de notification (Annexe 22, Cotes 241-242) et Voir les pages 3-4 du dossier de notification (Annexe 22, Cotes 242-243).

¹⁹ Voir la page 2 du dossier de notification (Annexe 22, Cote 241).

²⁰ Il y est prévu, à la clause intitulée : « Condition suspensive » que : « La réalisation de la vente du fonds de commerce (Auto Mécanique) (...) est expressément soumise à la réalisation de la condition suspensive suivante : Obtention par l'Acquéreur [...] de la décision de l'Autorité de la concurrence de Nouvelle-Calédonie [...], définitive et purgée de tout recours, portant autorisation, conformément aux dispositions de la Loi n°2013-8 modifiée du 24 octobre 2013 relative à la concurrence en Nouvelle-Calédonie, de réaliser l'opération de cession du fonds de commerce [...] ». Voir le contrat de vente de fonds de commerce sous condition suspensive (Annexe 04, cote 40).

- *Les travaux en cours sur les véhicules présents au moment de la cession seront facturés par le vendeur à l'acquéreur déduction faite des acomptes éventuels qui auraient été encaissés par le vendeur. »²¹.*
16. Par ailleurs, l'article Lp. 431-2 du code de commerce prévoit que toute opération de concentration au sens de l'article Lp. 431-1 est notifiable à la double condition que :
 - le chiffre d'affaires total réalisé en Nouvelle-Calédonie par les entreprises ou groupes de personnes physiques ou morales parties à la concentration est supérieur à 1 200 000 000 F CFP ;
 - deux au moins des entreprises ou groupes de personnes physiques ou morales concernées par l'opération réalisent individuellement, directement ou indirectement, un chiffre d'affaires égal ou supérieur à 200 millions F. CFP en Nouvelle-Calédonie.
 17. En l'espèce, la société SIA est une filiale détenue à 100 % par le groupe Jeandot qui a réalisé un chiffre d'affaires de 17,5 milliards de F.CFP en Nouvelle-Calédonie pour l'exercice clos le 30 juin 2019.
 18. La société Auto Mécanique a, pour sa part, réalisé un chiffre d'affaires à hauteur de 213 millions de F.CFP pour l'exercice close le 30 septembre 2019.
 19. Compte tenu des chiffres d'affaires réalisés par les entreprises concernées, le seuil de contrôlabilité mentionné au I de l'article Lp. 431-2 du code de commerce précité est franchi. Cette opération est donc soumise aux articles Lp. 431-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

II. Les marchés pertinents

20. L'analyse concurrentielle des effets d'une opération de concentration doit être réalisée sur un (ou des) marché(s) pertinent(s) délimités conformément aux principes du droit de la concurrence.
21. La définition des marchés pertinents constitue une étape essentielle du contrôle des structures de marché, dans la mesure où elle permet d'identifier, dans un premier temps, le périmètre à l'intérieur duquel s'exerce la concurrence entre les entreprises et d'apprécier, dans un deuxième temps, leur pouvoir de marché. Cette analyse couvre les marchés sur lesquels les parties sont simultanément actives mais elle peut également s'étendre aux marchés ayant un lien de connexité (« vertical » ou « congloméral ») susceptible de renforcer le pouvoir de marché des parties notifiant l'opération.
22. La délimitation des marchés pertinents se fonde, d'une part, sur un examen des caractéristiques objectives du produit ou du service en cause (caractéristiques physiques, besoins ou préférences des clients, différences de prix, canaux de distribution, positionnement commercial, environnement juridique) et, d'autre part, sur la zone géographique sur laquelle les offreurs exercent une pression concurrentielle effective et pour laquelle l'analyse des éléments tels que les coûts de transport, la distance ou le temps de parcours des acheteurs, les contraintes légales

²¹ Voir l'article 2 de la clause intitulée : « *Modalités de la cession* » du contrat de vente de fonds commerce sous condition suspensive (Annexe 04, Cote 42).

et règlementaires, les préférences des clients sont autant d'indices permettant de circonscrire le marché.

23. Dans le secteur de la distribution automobile, la pratique décisionnelle calédonienne²² et métropolitaine²³ distinguent traditionnellement : (i) le marché de la distribution de véhicules automobiles particuliers neufs et destinés à une clientèle de particuliers, (ii) le marché de la distribution de véhicules automobiles particuliers neufs et destinés à une clientèle de professionnels, (iii) le marché de la distribution de véhicules automobiles commerciaux (notamment les véhicules utilitaires légers), (iv) le marché de la distribution de véhicules automobiles d'occasion, (v) le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles, (vi) le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles, (vii) le marché des services de location.
24. En l'espèce, les deux parties sont simultanément présentes sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles en Nouvelle-Calédonie (C).
25. Par ailleurs, le groupe Jeandot intervient également sur le marché de l'approvisionnement en pièces de rechange et d'accessoires automobiles (A) et le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles (B).

A. Le marché de l'approvisionnement en pièces de rechange et d'accessoires automobiles

1. Le marché de produit

26. En Nouvelle-Calédonie, les opérateurs se fournissent auprès de constructeurs, d'équipementiers (des groupes mondiaux ou des distributeurs-importateurs locaux), et de fabricants pour les distribuer ensuite à leurs réseaux ou à des réseaux clients²⁴.
27. La pratique décisionnelle calédonienne et métropolitaine considère que l'approvisionnement en pièces détachées et accessoires automobiles constitue un marché de produits distinct²⁵. Elle a également envisagé au sein de ce marché des segmentations selon le canal de distribution, le type de pièces ainsi que le type de véhicules dans lesquels ces pièces sont intégrées.
28. S'agissant des canaux de distribution des pièces de rechange, la pratique décisionnelle métropolitaine a relevé que ce secteur était organisé autour de deux canaux de distribution assez cloisonnés, ayant respectivement pour fournisseurs les constructeurs qui ne vendent leurs pièces qu'à leur réseau agréé (« canal constructeur »), et les équipementiers qui peuvent vendre les

²² Voir les arrêtés n° 2015-31/GNC du 20 janvier 2015 relatif à la prise de contrôle exclusif du fonds de concession automobile du 20 janvier 2015 la marque Nissan, situé à Nouméa, par la société Calénis, filiale du groupe Bernard Hayot, n° 2015-715/GNC du 6 mai 2015 relatif à la prise de contrôle exclusif des sociétés AS et SIDAPS par la société Mahobam, filiale du groupe Bernard Hayot (GBH) et n° 2017-1821/GNC du 8 août 2017 relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Maintenance Pacifique Sarl par la société Supercal Equipement, filiale du groupe Jeandot

²³ Voir par exemple les décisions de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 19-DCC-42 du 12 mars 2019 relative à la prise de contrôle conjoint par la société Emil Frey Motors France et la société Fiber de la société Bernard Participations SAS et n° 19-DCC-182 du 27 septembre 2019 relative à la prise de contrôle exclusif du groupe TODD par la société Alliance Automotive France.

²⁴ Voir l'arrêté n° 2015-31/GNC précité.

²⁵ Voir la décision de l'Autorité métropolitaine n° 12-DCC-82 du 29 juin 2012 relative à la prise de contrôle exclusif du groupe Ensemble et de la société FRA par le groupe Autodistribution.

pièces fabriquées non seulement aux constructeurs mais aussi aux distributeurs indépendants (« canal indépendant »).

29. Ainsi, les équipementiers qui fabriquent les pièces destinées à la première monte peuvent vendre aux constructeurs les pièces destinées au rechange, en vue de leur revente, mais peuvent aussi approvisionner directement des grossistes du canal indépendant (appelé « *Independent Aftermarket* » (IAM)), qui les revendent à leur tour à des réparateurs le plus souvent indépendants²⁶.
30. La pratique décisionnelle a ainsi opéré une distinction entre :
 - le marché des ventes faites aux constructeurs automobiles pour l'équipement neuf (« *Original Equipment Manufacturer* » (OEM)) et pour l'approvisionnement de leurs réseaux de concessionnaires en pièces de rechange (« *Original Equipment Services* » (OES)) ; et
 - le marché de la revente de pièces de rechange par les revendeurs indépendants (IAM), d'autre part. C'est sur le marché IAM que se retrouvent les pièces de rechange distribuées par des réseaux de grande distribution ou de spécialistes de l'entretien de véhicules²⁷.
31. S'agissant des types de pièces détachées de rechange, la pratique décisionnelle métropolitaine, sans trancher la question, a envisagé de reprendre une segmentation établie par le règlement CE n°1400/2002 du 31 juillet 2002²⁸ comprenant : les pièces d'origine²⁹, les pièces de qualité équivalente³⁰ et les autres pièces détachées de rechange. Les accessoires automobiles ne sont quant à eux pas considérés comme des pièces détachées³¹.
32. Enfin, s'agissant des types de véhicules dans lesquels les pièces détachées de rechange sont intégrées, la pratique décisionnelle a envisagé de distinguer les pièces destinées aux véhicules de tourisme et aux véhicules commerciaux légers, des pièces destinées aux poids lourds³².
33. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations de marché à l'occasion de la présente opération.
34. En l'espèce, seul le groupe Jeandot s'approvisionne en pièces de rechange et d'accessoires automobiles et les revend notamment à la cible, la société Auto Mécanique, en lui consentant une remise de [confidentiel].

²⁶ Voir la décision de l'Autorité métropolitaine n° 19-DCC-182 précitée.

²⁷ Voir la décision de l'Autorité n° 16-DCC-161 du 25 octobre 2016 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Aurilis Group par la société PGA Motors.

²⁸ Règlement (CE) n° 1400/2002 de la Commission du 31 juillet 2002 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile. Il a été remplacé par le Règlement (CE) n° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile.

²⁹ Il s'agit des pièces fabriquées par le constructeur automobile lui-même ou pour son compte ou par des équipementiers fabricants spécialisés en pièces détachées selon les spécifications et les normes de production fournies par le constructeur.

³⁰ Il s'agit de pièces qui ne sont pas fabriquées sur la chaîne d'origine mais dont les composants sont de qualité équivalente ou supérieure.

³¹ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 12-DCC-182 précitée.

³² Voir la décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 16-DCC-161 précitée.

2. Le marché géographique

35. Dans sa pratique décisionnelle, le gouvernement de Nouvelle-Calédonie a considéré que les marchés de l'approvisionnement de pièces de rechange et accessoires automobiles étaient de dimension mondiale dans la mesure où les fabricants de pièces automobiles et les constructeurs sont des groupes d'envergure internationale³³.
36. Au cas d'espèce, il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation. Le marché retenu est donc celui de l'approvisionnement de pièces de rechange et d'accessoires automobiles de dimension mondiale.

B. Le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles

1. Le marché de produit

37. La pratique décisionnelle calédonienne et métropolitaine ont distingué, dans les secteurs de la distribution de véhicules automobiles et de la distribution de véhicules industriels, le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles et celui des services d'entretien et de réparation de véhicules³⁴.
38. La pratique décisionnelle métropolitaine a envisagé de distinguer trois types de pièces détachées et accessoires, en fonction de la catégorie à laquelle appartiennent les fournisseurs : les pièces d'origine fournies par le constructeur, les pièces d'origine identiques fournies par les fabricants de pièces détachées et les pièces de rechange de qualité équivalente fournies par d'autres fabricants de pièces de rechange³⁵.
39. Au cas d'espèce, il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations.
40. Le groupe Jeandot distribue principalement des pièces d'origine et de qualité équivalente *via* ses différentes filiales énoncées comme vu *supra*.
41. Conformément à la pratique décisionnelle calédonienne, il s'agit d'une vente dite « au comptoir » de pièces de rechange et accessoires automobiles, activité distincte des services de réparation et d'entretien³⁶. Cette distinction se fonde sur la nature différente de la demande, le client (particulier ou professionnel) souhaitant, dans un cas, uniquement acheter une pièce ou un accessoire et, dans l'autre cas, faire réparer son véhicule automobile par un professionnel, réparation qui nécessite généralement le changement d'une pièce défectueuse³⁷.
42. Par ailleurs, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a considéré qu'il n'est pas opportun de segmenter le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles en fonction du type de clientèle compte tenu du fait que les mêmes pièces sont vendues tant à des professionnels qu'à des particuliers et que les canaux de distribution ne diffèrent pas fondamentalement entre ces types de clientèles³⁸.

³³ Voir les arrêtés n° 2015-31/GNC et n° 2015-715/GNC précités.

³⁴ Voir les arrêtés n° 2015-31/GNC et n° 2015-715/GNC et la décision de l'Autorité métropolitaine n° 12-DCC-82 précités (point 22).

³⁵ Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 16-DCC-161 et 19-DCC-182 précitées.

³⁶ Voir les arrêtés n° 2015-31/GNC et n° 2015-715/GNC précités.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Ibidem*

43. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation dans le cadre de la présente opération.
44. La cible, le fonds de commerce de la société Auto Mécanique, ne procède à aucune vente « au comptoir » et n'est donc pas présente sur le marché aval de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles dans la mesure où son activité de vente de pièces est toujours couplée à des services d'entretien et de réparation³⁹.
45. Par conséquent, l'analyse concurrentielle portera sur le marché global de la distribution de pièces détachées et d'accessoires automobiles.

2. Le marché géographique

46. La pratique décisionnelle calédonienne tient compte des spécificités du marché calédonien liées à son étroitesse et à son insularité et, dans ce cadre, il convient de retenir un marché de dimension locale (à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie) pour la distribution de pièces et accessoires automobiles⁴⁰.
47. Par conséquent, l'analyse concurrentielle sera menée sur le marché global de la distribution de pièces détachées et d'accessoires des véhicules automobiles en Nouvelle-Calédonie.

C. Le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles

1. Le marché de produit

48. La pratique décisionnelle calédonienne a envisagé, tout en laissant la question ouverte, une segmentation entre les services après-vente d'entretien et de réparation rendus dans le cadre de la garantie contractuelle du constructeur et les autres prestations de services de réparation et d'entretien⁴¹.
49. En effet, le consommateur dispose à l'occasion de l'entretien et de la réparation de son véhicule d'un choix plus ou moins large de prestataires de services selon le type d'intervention recherchée. Le remplacement de pièces détachées d'origine ou les travaux effectués dans le cadre de la mise en œuvre de la garantie contractuelle seront généralement réalisés par le revendeur ou garagiste agréé⁴².
50. En revanche, le recours à une offre alternative en dehors de ce réseau est plus fréquent lorsque l'utilisateur décide de remplacer certaines pièces, dites d'usure, non spécifiques au modèle de

³⁹ Voir la page 2 du dossier de notification (Annexe 22, Cote 241).

⁴⁰ Voir les arrêtés n° 2015-31/GNC et n° 2015-715/GNC précités.

⁴¹ Voir les arrêtés n° 2015-31/GNC et n° 2015-715/GNC et précités.

⁴² Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a constaté dans son arrêté n° 2015-715/GNC que : « Cette garantie ne peut être actionnée qu'en cas de dysfonctionnement d'une pièce du véhicule c'est-à-dire en cas de problème mécanique sous réserve que la pièce défectueuse ait été régulièrement entretenue. Sont ainsi exclus de la garantie contractuelle les services d'entretien normal du véhicule (notamment la révision du véhicule) qui visent généralement les changements de pièces suivantes : filtre à air, filtre à huile, plaquettes de freins, bougies, essuie-glaces, etc. En revanche, le maintien de la garantie constructeur n'est pas conditionné à la réalisation de l'entretien courant des véhicules dans le réseau de ces marques. En outre, le test de marché réalisé dans le cadre de l'analyse de cette opération a confirmé la possibilité qui est offerte à tous les opérateurs présents (garages agréés et indépendants) sur le marché concerné, d'acquérir l'outillage et les données techniques indispensables à de l'entretien et la réparation des véhicules automobiles des marques concernées. »

véhicule (comme des batteries) ou lorsqu'il souhaite faire effectuer des réparations ou des contrôles relativement peu sophistiqués, qualifiés de « services express » par la profession⁴³.

51. La partie notifiante considère qu'une segmentation plus fine en fonction des prestations réalisées n'est pas pertinente pour les besoins de la présente opération, compte tenu du faible chevauchement d'activité du groupe Jeandot et de la cible sur le segment des « services express » puisque la société Auto Mécanique est spécialisée dans les réparations complexes⁴⁴.
52. En l'espèce, la partie notifiante est active sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles :
 - des marques Renault, Dacia, Fiat, Alfa Roméo *via* sa filiale la société Sodauto SAS
 - multimarques (« services express ») *via* sa filiale la société Rapido SARL.
53. La société Auto Mécanique, est pour sa part active sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles des marques Volkswagen, Audi, Porsche, et Skoda.
54. La partie notifiante fait également valoir que la Commission européenne a relevé dans ses lignes directrices relatives à l'application du règlement n°461/2010 (concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile) que :

« Dans la mesure où il existe un marché pour les services de réparation et d'entretien qui est distinct de celui de la vente de véhicules automobiles neufs, il est considéré comme propre à chaque marque »⁴⁵.
55. La partie notifiante soutient ainsi que les réparateurs agréés d'une marque donnée de véhicules ne sont généralement pas en concurrence avec les réparateurs agréés d'une autre marque de véhicules. Les seules sources de concurrence proviendraient essentiellement du canal indépendant et, dans une moindre mesure et plus rarement, de réparateurs agréés du même constructeur, à condition qu'ils soient localisés dans la même zone de chalandise et qu'ils n'appartiennent pas au même groupe de concessionnaires⁴⁶.
56. Si une segmentation plus fine en fonction des prestations réalisées et des spécificités des marques de voitures pourrait être envisagée, l'Autorité considère qu'il n'y a pas lieu de définir plus précisément le marché de la réparation et de l'entretien de véhicules automobiles pour les besoins de la présente opération.
57. Ainsi, et conformément à la pratique décisionnelle, l'analyse concurrentielle porte sur le marché global des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles, l'hypothèse la moins favorable pour les parties.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ Voir la page 17 du dossier de notification (Annexe 22, Cote 255).

⁴⁵ Avis de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 12-A-21 du 8 octobre 2012 relatif au fonctionnement concurrentiel des secteurs de la réparation et de l'entretien de véhicules et de la fabrication et de la distribution de pièces de rechange.

⁴⁶ Voir la page 16 du dossier de notification (Annexe 22, Cote 254).

2. Le marché géographique

58. S'agissant des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels, la pratique décisionnelle métropolitaine retient une définition locale de ces marchés, l'analyse s'effectuant généralement au niveau départemental⁴⁷.
59. Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a, pour sa part, relevé dans sa pratique décisionnelle que :
- « Compte tenu de la spécificité du marché, les propriétaires de véhicules automobiles sous garantie contractuelle sont plus enclins à parcourir une distance importante jusqu'à l'atelier de réparation du concessionnaire. A l'inverse les clients plus couverts par la garantie ont tendance à faire exécuter les services d'entretien et de réparation à proximité du lieu de garage »⁴⁸.*
60. Il a par conséquent retenu une délimitation du marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles de dimension locale, à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie⁴⁹. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation dans le cadre de la présente opération.
61. En tout état de cause, la question de la délimitation précise du marché des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels peut rester ouverte, dans la mesure où les résultats de l'analyse concurrentielle demeurent inchangés quelle que soit la délimitation retenue.

III. L'analyse concurrentielle

62. Conformément aux dispositions de l'article Lp. 431-6 du code de commerce, l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie examine *« si [l'opération] est de nature à porter atteinte à la concurrence, notamment par création ou renforcement d'une position dominante ou par création ou renforcement d'une puissance d'achat qui place les fournisseurs en situation de dépendance économique »*.
63. Un chevauchement d'activités existe lorsque les entreprises concernées sont, soit présentes sur le(s) même(s) marché(s) concerné(s), soit actives sur des marchés situés à des stades différents de la chaîne de valeur (à l'amont ou à l'aval) ou sur des marchés connexes.
64. En l'espèce, l'opération entraîne un chevauchement d'activités sur le marché aval de la distribution des services d'entretien et de réparation des véhicules industriels (A). Par ailleurs, il convient d'examiner les effets verticaux que l'opération est susceptible d'entraîner en raison de la présence du groupe Jeandot sur le marché amont de la distribution de pièces de rechanges et d'accessoires de véhicules automobiles (B).

A. Sur les effets horizontaux de l'opération sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles

65. Sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles, la partie notificante n'a pas été en mesure de fournir une estimation de ses parts de marché.

⁴⁷ Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 16-DCC-161 et 19-DCC-42 précitées

⁴⁸ Voir les arrêtés n° 2015-31/GNC et n° 2015-715/GNC et précités.

⁴⁹ *Ibid.*

66. Cependant, sur la base des éléments recueillis au cours de l’instruction auprès de l’Institut de la statistique et des études économiques de Nouvelle-Calédonie (ISEE), la part de marché du groupe Jeandot peut être estimée à [10-15] % et celle de la société Auto Mécanique à [0-5] %⁵⁰. A l’issue de l’opération la part de marché de la nouvelle entité s’élèverait ainsi à [15-20] %.
67. Par ailleurs l’incrément de part de marché du groupe Jeandot résultant de l’opération est faible et doit être relativisé dans la mesure où la société Auto Mécanique réalisait déjà avant l’opération 100 % de son chiffre d’affaires avec la clientèle des marques Volkswagen, Audi, Porsche, et Skoda⁵¹.
68. En effet, antérieurement à l’opération, la société Auto Mécanique n’agissait pas comme un réparateur multimarques sur le marché des services d’entretien et de réparation de véhicules automobiles mais comme un sous-traitant pour le compte de la société SIA, concessionnaire des marques Volkswagen, Audi, Porsche, et Skoda.
69. Comme vu *supra*, la société Auto Mécanique est ainsi étroitement liée à la société SIA. D’un point de vue économique et logistique d’une part (mise à disposition d’outillage spécifique et d’outil de diagnostic, prise en charge des déplacements lors des formations des salariés) et de façon contractuelle d’autre part, puisqu’elle est liée à la société SIA par un agrément pour les marques de véhicules automobiles dont la société SIA est l’importateur.
70. Enfin, le marché des services d’entretien et de réparation de véhicules automobiles est caractérisé par une structure fortement atomisée de l’offre qui émane des concessionnaires qui sont eux-mêmes intégrés verticalement tels que les groupes CFAO / Menard Automobiles (pour les marques Isuzu, Peugeot) et GBH (pour les marques Hyundai et Nissan et pour les ateliers de réparation multimarques Autopoint et Konex), ainsi que des réparateurs indépendants (estimés à 350 garages en 2015)⁵².
71. Par conséquent, l’opération n’est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché des services d’entretien et de réparation de véhicules automobiles en Nouvelle-Calédonie.

B. Sur les effets verticaux de l’opération

72. Les effets verticaux d’une opération de concentration sont étudiés lorsque l’opération réunit des acteurs présents à différents niveaux de la chaîne de valeur.
73. Une concentration verticale peut restreindre la concurrence en rendant plus difficile l’accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, voire en évinçant potentiellement les concurrents ou en les pénalisant par une augmentation de leurs coûts. On parle alors de « *verrouillage* » ou de « *forclusion* » des marchés. Une telle situation accroît le pouvoir de marché de la nouvelle entité et lui permet d’augmenter ses prix ou de réduire les quantités offertes⁵³.
74. Lorsque les parties à une opération de concentration (ou le groupe auquel elles appartiennent) sont présentes sur des marchés situés à des stades différents de la chaîne de valeur, l’opération peut générer des effets restrictifs de concurrence de type « *effets verticaux* ». L’intégration

⁵⁰ Voir annexe 25, cotes 281-283.

⁵¹ Voir la page 20 du dossier de notification (Annexe 22, Cote 259).

⁵² Voir les arrêtés n° 2015-31/GNC et n° 2015-715/GNC et précités.

⁵³ Voir par exemple les décisions de l’Autorité n° 2020-DCC-03 du 5 février 2020 relative à la prise de contrôle exclusif de la SARL Tiéa Energie par la SAS JMB Solar et n° 2019-DCC-06 du 25 novembre 2019 relative à la prise de contrôle exclusif négatif de la société Katiramona Explosif SAS par la société Titanobel SAS.

verticale peut produire les mêmes effets que des clauses restrictives de concurrence passées entre un fournisseur et ses distributeurs.

75. En effet, en dépit des gains d'efficacité qu'elle peut présenter (économies d'échelle, suppression de la double marge, etc.), une telle opération peut restreindre la concurrence en rendant plus difficile l'accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, évincer potentiellement les concurrents ou les pénaliser par une augmentation de leurs coûts. On parle de *verrouillage* des marchés. Une telle situation accroît le pouvoir de marché de la nouvelle entité et lui permet d'augmenter ses prix ou réduire les quantités offertes⁵⁴. Le même type d'effet se produit, de manière symétrique, si la branche aval de l'entreprise intégrée refuse d'acheter et de distribuer les produits des fabricants indépendants en amont et tente ainsi de les exclure du marché.
76. Les autorités de concurrence calédonienne et métropolitaine considèrent qu'il est peu probable qu'une entreprise détenant moins de 30 % de parts de marché sur un marché donné, puisse verrouiller le marché aval ou amont de celui-ci⁵⁵.
77. En l'espèce, le groupe Jeandot étant présent sur le marché de la distribution de pièces de rechange et accessoires de véhicules automobiles, il convient d'examiner les éventuels effets verticaux que peut entraîner cette opération sur le marché amont de l'approvisionnement (1) ainsi que sur le marché aval de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles (2).

1. Le marché amont de l'approvisionnement de pièces de rechange et d'accessoires de véhicules automobiles

78. Sur le marché amont de l'approvisionnement de pièces de rechange et d'accessoires de véhicules automobiles, dans la mesure où celui-ci est considéré comme de dimension mondiale, l'instruction a permis de constater que la part de marché du groupe Jeandot serait marginale (moins de 1 %).
79. Dès lors, l'opération ne met pas le groupe Jeandot en situation de disposer d'une puissance d'achat lui permettant, d'une part, de fermer l'accès de ses concurrents à l'approvisionnement en pièces de rechange et d'accessoires automobiles et, d'autre part, de placer les fournisseurs en situation de dépendance économique dans la mesure où ces derniers sont principalement des groupes de dimension mondiale dotés d'une puissance financière significative.
80. L'opération ne sera donc pas susceptible de porter atteinte à la concurrence sur ces marchés.

2. Le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires de véhicules automobiles

81. Sur le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles, la partie notificante n'a pas été en mesure de fournir une estimation de ses parts de marché. Cependant, sur la base des éléments recueillis au cours de l'instruction auprès de l'ISEE, la part de marché du groupe Jeandot peut être estimée à [20-25] %⁵⁶.
82. Il convient aussi de relever que, sur ce marché, coexistent plusieurs revendeurs de pièces détachées automobiles (notamment les sociétés BNS, OCD et Axauto appartenant au groupe

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ *Ibidem*

⁵⁶ Voir annexe 25, cotes 281-283.

Dumay, la Société Fournitures Automobiles Calédonienne – SFAC, etc.) et des concessionnaires mentionnés *supra* que sont les groupes CFAO et GBH.

83. A l'issue de l'opération, les réparateurs indépendants pourront continuer à se procurer les pièces de rechange nécessaires aux véhicules automobiles de marques Volkswagen, Audi, Porsche, et Skoda auprès des distributeurs précités⁵⁷, à l'extérieur de la Nouvelle-Calédonie auprès des fournisseurs *via* internet ou encore par le biais de grossistes intermédiaires situés à l'étranger.
84. En tout état de cause, la partie notifiante fait valoir que la société Auto Mécanique s'approvisionne d'ores et déjà exclusivement auprès de la société SIA s'agissant des pièces de rechange et d'accessoires Volkswagen, Audi, Porsche, et Skoda, ces ventes représentant [confidentiel] % des ventes de la société SIA en pièce détachées. Par conséquent la structure concurrentielle des marchés concernés restera inchangée à la suite de l'opération.
85. En conséquence, la présente opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux sur les marchés sur lesquels la partie notifiante est présente.
86. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité constate que l'opération consistant en la prise de contrôle exclusif par la Société d'Importation Automobile SAS du fonds de commerce de maintenance et réparation des véhicules particuliers et utilitaires des marques Volkswagen, Audi, Porsche et Skoda exploité par la société Auto Mécanique SARL ne porte pas atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux ou verticaux sur les marchés concernés et peut être autorisée.

Décision

Article 1^{er} : L'opération notifiée sous le numéro 20/0026CC est autorisée.

Article 2 : Conformément à l'article Lp. 465-1 du code de commerce, la présente décision occultée des secrets d'affaires sera publiée sur le site internet de l'Autorité.

La Présidente,



Aurélie Zoude-Le Berre

⁵⁷ Que sont, notamment, les sociétés BNS, OCD, Axauto, et la SFAC.