



Autorité de la Concurrence
de la Nouvelle-Calédonie

**Décision n° 2019-DCC-02 du 28 juin 2019
relative à la prise de contrôle exclusif de la SAS Locauto par la SAS CP Holding**

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

Vu le dossier de notification, adressé complet à l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie le 04 juin 2019 et enregistré sous le numéro 2019-CC-18, relatif à la prise de contrôle exclusif par la SAS CP Holding de la SAS Locauto ;

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 ;

Vu le 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 ;

Vu la proposition du service d'instruction du 24 juin 2019 d'autoriser la présente opération en application du deuxième alinéa du III de l'article Lp. 431-5 précité ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Adopte la décision suivante,

I. Contrôlabilité de l'opération et présentation des entreprises concernées

A. La contrôlabilité de l'opération

1. 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. [...] ».

2. En l'espèce, l'opération notifiée, qui a été formalisée par une convention de vente et d'achat sous condition suspensive¹ en date du 13 décembre 2018 conclue, d'une part, entre la SARL Sanrom, Messieurs A. Guyot-Eyries et M. Quintard², et, d'autre part, la SAS CP Holding, consiste en l'acquisition par cette dernière de 75 % des actions de la SAS Locauto, conduisant la SAS CP Holding à détenir la totalité du capital de la SAS Locauto.
3. En ce qu'elle entraîne la prise de contrôle exclusif par la SAS CP Holding de la SAS Locauto au sens de l'article Lp. 431-1 du code de commerce, l'opération notifiée constitue une opération de concentration au sens du même article.
4. Conformément au I de l'article Lp. 431-2 du code de commerce, toute opération de concentration est soumise aux dispositions des articles Lp. 431-3 à Lp. 431-9 du même code, lorsque le chiffre d'affaires total réalisé en Nouvelle-Calédonie par les parties à l'opération est supérieur à 600 000 000 F. CFP, et que deux au moins des entreprises concernées par l'opération réalisent, directement ou indirectement, un chiffre d'affaires en Nouvelle-Calédonie.
5. En l'espèce, sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie, la SAS CP Holding et ses six filiales détenues à plus de 98 % (les sociétés Menard Automobiles SA, Almameto SA, Prestige Motors SA, Intermotors SA, NC Motors SARL et Sapas SARL) ont réalisé un chiffre d'affaires cumulé de 14 millions de F. CFP au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2017³. La cible, la SAS Locauto a, pour sa part, réalisé un chiffre d'affaires en Nouvelle-Calédonie de 1,2 millions de F. CFP au cours du dernier exercice clos le 31 décembre 2018.
6. Compte tenu des chiffres d'affaires réalisés par les entreprises concernées par l'opération, 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 au contrôle des opérations de concentration.

B. La présentation des parties à l'opération

7. La société Locauto est une société par actions simplifiée, dont le siège social se trouve à Nouméa. Elle est immatriculée au R.C.S. depuis le 26 février 1997.
8. Elle est détenue par les sociétés Sanrom SARL [*confidentiel*]% et CP Holding SAS (25,125%), ainsi que par M. A. Guyot-Eyries [*confidentiel*], M. Quintard [*confidentiel*] et Mme P. Magri [*confidentiel*].
9. Cette société exerce une activité de location longue durée (ci-après « LLD ») de véhicules lourds et légers et accessoirement de matériel roulant (engins de travaux publics et motos marines) auprès des professionnels et des particuliers en Nouvelle-Calédonie.
10. Pour offrir ses prestations, la SAS Locauto achète des véhicules neufs aux filiales de la SAS CP Holding (Menard Automobiles SA, Almameto SA, Prestige Motors SA, Intermotors SA et

¹ Voir l'annexe 1 de la notification, et notamment l'article 5.1. de la convention de vente qui vise comme condition suspensive l'« Autorisation sans condition par l'Autorité de la concurrence de la cession à l'Acheteur des Actions Locauto objets de la Convention ».

² Après rachat, par M. Michel Quintard, de la totalité des parts détenues par Mme P. Magri.

³ Désormais, les sociétés clôturent leurs exercices sociaux le 31 mars de chaque année ; Le premier exercice clos au 31 mars 2018 porte sur trois mois.

la SARL NC Motors). Au terme des contrats de LDD, elle revend les véhicules qui ont été utilisés à ces mêmes sociétés.

11. En pratique, la SAS Locauto exerce son activité dans les « *show-room* » des sociétés Menard Automobiles SA et Almameto SA, ainsi que dans celui de la société Prestige Motors SA où elle dispose d'un bureau. Les sociétés Crédical SA et Socalfi SAS, concurrentes de la SAS Locauto, disposent également chacune d'un bureau dans les « *show-room* » des sociétés Almameto SA et Menard Automobiles SA.
12. La société CP Holding est également une société par actions simplifiée, dont le siège social est à Nouméa. Elle est immatriculée au R.C.S. depuis le 29 décembre 2010.
13. Elle est détenue par la SAS à associé unique CFAO [*confidentiel*]% et par la SAS Holpac [*confidentiel*]. La société CFAO, qui est principalement spécialisée dans les secteurs de la distribution automobile et pharmaceutique, est détenue intégralement par la société Toyota Tusho Corporation. Elle est présente en Nouvelle-Calédonie dans le domaine automobile, par le biais de la SAS CP Holding ainsi que dans le domaine pharmaceutique⁴. La SAS Holpac, quant à elle, est une holding financière du groupe Pentecost.
14. Les activités principales de la SAS CP Holding consistent à acquérir ou détenir des participations dans toutes personnes morales exerçant dans le secteur de l'importation, de la distribution de l'automobile, de la moto, de la voiturette, du véhicule industriel, des équipements industriels, des produits « marine » (bateaux, propulseur...) et des services associés (après-vente, réparations...), et à assurer un certain nombre de fonctions support pour le compte de ses filiales.
15. La SAS CP Holding détient presque 100 % du capital des filiales suivantes :
 - la SA Menard Automobiles, importateur et distributeur des marques Peugeot et Isuzu (99,95 %) ;
 - la SA Almameto, importateur et distributeur des marques Citroën, Subaru, Mercedes et de marques de véhicules industriels (99,96 %) ;
 - la SA Prestige Motors, importateur et distributeur des marques BMW et Mini (99,98 %) ;
 - la SA Intermotors, importateur et distributeur des marques Chevrolet ;
 - la SARL NC Motors, importateur et distributeur de marques de véhicules industriels (100 %) ;
 - la SARL Société des automobiles du pacifique sud (SAPAS), société de location de véhicule longue durée, dont l'activité est en sommeil depuis fin 2017⁵.

⁴ Elle détient via sa filiale métropolitaine à (99,68%)%, la société Eurapharma, [*confidentiel*]% de la société Office Calédonien de Distribution Pharmaceutique (OCDP), laquelle détient [*confidentiel*]% de la société Unipharma, société calédonienne qui exerce une activité de grossiste-importateur de produits pharmaceutiques.

⁵ Depuis 2018, la société Sapas ne perçoit plus de loyers, tous les contrats de location ayant pris fin.

II. La délimitation des marchés pertinents

16. 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.
17. 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.
18. 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 et réglementaires, les préférences des clients sont autant d'indices permettant de circonscrire le marché.
19. Dans le secteur de la distribution automobile, la pratique décisionnelle des autorités de concurrence⁶ distingue (i) la distribution de véhicules automobiles particuliers neufs et destinés à une clientèle de particuliers, (ii) la distribution de véhicules automobiles particuliers neufs et destinés à une clientèle de professionnels, (iii) la distribution de véhicules automobiles commerciaux, (iv) la distribution de véhicules automobiles d'occasion, (v) la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles, (vi) la distribution de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles, et (vii) la distribution de services de location.
20. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations à l'occasion de l'examen de la présente opération.
21. En l'espèce, la cible, la SAS Locauto, est active sur le marché aval de la distribution de services de location de véhicules neufs et spécialisée dans l'offre de services de location longue durée sous contrat « LLD ». La SAS CP Holding, acquéreur, est présente sur le marché amont de la distribution de véhicules automobiles neufs par le biais de ses filiales Menard Automobiles SA, Almameto SA, Prestige Motors SA et Intermotors SA. Elle est également présente sur le marché de la vente de véhicules et de matériel roulant d'occasion par l'intermédiaire de ces mêmes filiales. En revanche, elle n'est plus présente sur le marché de la distribution de services de location de véhicules neufs depuis la mise en sommeil, fin décembre 2017, de la SARL SAPAS.

⁶ Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie en date du 17 octobre 2002, à Monsieur le président de la société SA Gueudet Frères, relative à une concentration dans le secteur de l'exploitation de concessions automobiles (BOCCRF du 11 août 2003) ; Décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 14-DCC-122 du 20 août 2014 relative à la prise de contrôle exclusif de la société groupe Mennetrier par la société Gueudet Frères.

A. Le marché de la distribution de services de location longue durée de véhicules neufs

1. Le marché de services

22. La Commission européenne et le ministre de l'économie ont rendu plusieurs décisions dans le secteur de la location de véhicules automobiles de tourisme, de véhicules utilitaires et de véhicules industriels⁷. Différents marchés de services de location ont été distingués selon la durée de la location (courte durée, longue durée)⁸, le type véhicules loués⁹ et le type de clientèle concerné¹⁰.
23. Dans une Lettre du 22 août 2005¹¹, le ministre de l'économie a notamment défini un marché des services de location longue durée de véhicules sans le segmenter davantage. Ce marché regroupe les opérateurs proposant des prestations de service de location de véhicules pour une durée supérieure à un an qui présente des spécificités en matière de financement et de gestion du parc automobile.
24. En l'espèce, les opérateurs interrogés dans le cadre du test de marché ont confirmé l'existence d'un marché de la distribution de services de location longue durée de véhicules neufs.
25. Il ressort de l'instruction que ces services de location longue durée de véhicules neufs seraient susceptibles de comprendre :
- les prestations sous contrat « LLD » : le loueur assure alors les coûts et les risques liés à la gestion du parc ainsi que la revente des véhicules. En fonction du contrat souscrit, tout un panel de services annexes peut également incomber au loueur, à l'instar de l'assistance, de la maintenance, de la gestion du carburant, de la souscription des assurances, le remplacement des pneumatiques, etc. Le client loue les véhicules pour une durée et un kilométrage définis au préalable. Il acquitte pour cela un loyer prenant en compte la valeur d'achat et de revente du

⁷ Décision de la Commission européenne Comp/M.1810 Volkswagen/Europcar ; Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie en date du 3 mai 2006, aux conseils de la société Eurazeo, relative à une concentration dans le secteur de la location de véhicules automobiles

⁸ Voir la Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie en date du 22 août 2005 au conseil du groupe Société Générale relative à une concentration dans le secteur de la location longue durée de véhicules.

⁹ S'agissant du secteur de la location de véhicules industriels, le Ministre de l'économie a distingué les services de location de véhicules industriels d'un poids inférieur ou égal à 3,5 tonnes, ceux d'un poids compris entre 3,5 et 15 tonnes, et ceux d'un poids supérieur à 15 tonnes (Lettre du Ministre de l'économie en date du 17 février 2003, aux conseils de la société Enrazeo relative à une concentration dans le secteur de la location de véhicules industriels, publiées au BOCCRF, n°2004-01).

¹⁰ La Commission européenne a ainsi opéré une segmentation, au sein du marché des services de location courte durée, en distinguant les services de locations de véhicules destinés aux particuliers de ceux loués par les entreprises ; Arrêté n° 2017-651/GNC du 21 mars 2017 relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Mencar par le groupe Bernard Hayot (GBH) via sa filiale, la société Mahobam.

¹¹ Voir la Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie en date du 22 août 2005 au conseil du groupe Société Générale relative à une concentration dans le secteur de la location longue durée de véhicules, précitée.

véhicule, les services souscrits et le taux de financement, dans le cadre d'un contrat forfaitaire¹², d'une gestion en livre ouvert¹³ ou d'une prise en compte des frais réels¹⁴. A l'issue du contrat de location longue durée, le locataire restitue le véhicule à la société co-contractante¹⁵ ;

– la prestation de location avec offre d'achat (ci-après « LOA ») qui permet au locataire de devenir propriétaire du véhicule au terme du contrat de location longue durée en s'acquittant de la valeur résiduelle de la voiture ;

– le crédit-bail (ci-après « CB ») dans lequel le crédit-bailleur met à disposition d'une entreprise un bien d'équipement pour que cette dernière puisse en jouir, pendant une période déterminée, en contrepartie du paiement d'une redevance périodique. A l'issue du contrat établi entre les deux parties, l'entreprise a la possibilité de restituer le bien d'équipement, de l'acquérir ou de renouveler le contrat de location.

26. Selon les résultats du test de marché, le caractère substituable des trois services précités (LLD, LOA et CB) n'est pas toujours confirmé. Si la majorité des répondants au test de marché considèrent que ces services sont totalement ou partiellement substituables, deux concurrents considèrent qu'ils ne le sont pas pour les raisons suivantes : la LLD consisterait à mettre à disposition un bien en l'accompagnant généralement de services associés (entretien, véhicule de remplacement, assurance...) alors que la LOA et le CB s'inscriraient dans un « *objectif d'acquisition* » de véhicules. Par ailleurs, la LLD concernerait essentiellement les véhicules tandis que la location avec offre d'achat et le crédit-bail viseraient « *tous types de biens* »¹⁶. En outre, « *la LLD [ne serait pas] d'un point de vue réglementaire et technique, un produit de crédit, contrairement aux offres de financement que sont la LOA et le CB* »¹⁷. Ce dernier point est confirmé par la partie notifiante qui souligne que « *l'activité de loueur de longue durée n'est soumise à aucune contrainte réglementaire dès lors que cette activité n'est pas assortie d'une option d'achat du véhicule accordée au locataire au terme de la location, l'exercice de l'activité de crédit-bail ou de location avec option d'achat étant réservée exclusivement aux sociétés de financement agréées à cet effet* »¹⁸.

¹² Le loyer est fixé au départ et l'entreprise n'a pas connaissance des éléments qui le déterminent. Les risques financiers inhérents à l'entretien, aux réparations et à la revente des véhicules sont transférés au loueur. Au terme du contrat, le loueur peut établir une facturation des frais supplémentaires intervenus au cours de la location.

¹³ Ce contrat permet à l'entreprise d'appréhender la structure du loyer à payer. Le loueur évalue les dépenses en début de contrat, des ajustements périodiques peuvent intervenir et le rééquilibrage entre dépenses effectives et estimées s'effectue au terme du contrat.

¹⁴ Dans ce contrat, l'entreprise assume les frais liés à sa flotte et prend en charge les risques.

¹⁵ Il faut souligner que la Commission européenne a déjà envisagé la possibilité de segmenter le marché de la LLD en deux segments de marché plus étroits, à savoir celui de la mise à disposition de véhicules en contrat LLD comprenant des services de gestion de flotte (« *funded fleet management* ») et celui des services de gestion de flotte sans contrat LLD (« *unfunded fleet management* ») : COMP/M.3029 Société générale/Axus International – Hertz Lease Europe.

¹⁶ Réponse au test de marché de la société Socalfi.

¹⁷ *Ib idem.*

¹⁸ P. 19 de la notification.

27. En l'espèce, l'Autorité considère que la définition exacte du marché peut rester ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle sur le marché de la distribution de services de location longue durée de véhicules neufs, comme sur le seul segment de marché de la LLD étant équivalentes.

2. La dimension géographique du marché

28. S'agissant de la délimitation géographique du marché de services de location de véhicules neufs, l'Autorité de la concurrence métropolitaine a considéré qu'il pouvait revêtir une dimension nationale ou locale selon la nature des services rendus¹⁹.
29. En l'espèce, en Nouvelle-Calédonie, les sociétés proposant des services de location longue durée de véhicules sont toutes présentes sur le territoire.
30. En conséquence, la délimitation géographique du marché est circonscrite au territoire de la Nouvelle-Calédonie²⁰.

3. Les parts de marché des opérateurs avant l'opération

31. Sur le marché des services de la location longue durée de véhicules neufs en Nouvelle-Calédonie, l'offre émane de deux types d'opérateurs :
- les sociétés qui ne sont pas des établissements de financement et qui ont comme principale activité la LDD, comme la SAS Locauto et la SARL Nouméa Renting (filiale à 100% de la SARL Holding Jeandot) ;
 - les filiales spécialisées de certains établissements de financement qui proposent des services de location longue durée sous la forme de LLD, LOA ou CB : les sociétés Socalfi SAS, Crédical SA (filiale à (100)% de SGCB), Nouméa Crédit SA (filiale à (34%) de SGCB et à (66%) de la SARL Holding Jeandot) et BPCE Lease SA (filiale à (100%) de BPCE)²¹.
32. La clientèle de ces différents opérateurs est constituée majoritairement d'entreprises et de particuliers avec une prépondérance de la première catégorie pour la majorité d'entre elles, y compris pour la SAS Locauto. L'accès à cette clientèle se fait par l'intermédiaire d'appels d'offres publics et privés, du démarchage, de la présence physique au sein des concessionnaires automobiles et plus récemment *via* une offre en ligne.

¹⁹ Décision de l'Autorité métropolitaine de la concurrence n° 10-DCC-131 du 19 octobre 2010 relative à la prise de contrôle exclusif de la Société Nouvelle Distribution Automobiles et de la Société Deffeuille Automobiles par le groupe Bernard.

²⁰ Voir la solution également retenue le gouvernement dans l'arrêté n° 2017-651/GNC du 21 mars 2017 relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Mencar par le groupe Bernard Hayot (GBH) via sa filiale Mahoban.

²¹ Source : <https://www.ieom.fr/nouvelle-caledonie/banques/coordonnees/>.

Répartition de la clientèle des sociétés proposant des services de location longue durée de véhicules neufs²²

	Administration	Entreprises	Particuliers	Autres*
Locauto		[60-70%]	[30-40%]	
Nouméa Crédit		[confidentiel] %	[confidentiel] %	
Nouméa Renting	[confidentiel] %	[confidentiel] %	[confidentiel] %	[...] %
BPCE Lease	[confidentiel] %	[confidentiel] %	[confidentiel] %	
Crédical		[confidentiel] %	[confidentiel] %	[...] %
Socalfi		[confidentiel] %	[confidentiel] %	

*Associations ; entrepreneur individuel

Source : réponses au test de marché

33. Comme le montre le tableau ci-dessous, sur le marché des services de location longue durée de véhicules incluant les segments de la LLD, de la LOA et du CB, la part de marché de la SAS Locauto, calculée à partir des chiffres d'affaires réalisés par les opérateurs concernés en 2018, est de [5-15%], soit une part supérieure aux estimations produites par la notifiante (part de marché estimée [confidentiel]%) mais inférieure à celles de tous les concurrents de la SAS Locauto, que sont la société Socalfi ([25-35] %), la SARL Holding Jeandot ([25-35] %) par le biais des filiales Nouméa Renting ([10-20] %) et Nouméa Crédit ([5-15]%), et les sociétés BPCE Lease ([15-25] %) et Crédical ([5-15] %).

Parts de marché sur le marché de la distribution des services de location longue durée de véhicules (en valeur F. CFP)²³
- 2018 -

	LLD	LOA	CB	TOTAL	PDM
Locauto	[confidentiel]			[confidentiel]	[5-15]%
Socalfi	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[25-35] %
Crédical	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[5-15] %
BPCE Lease	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[15-25] %
Nouméa Crédit	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[5-15] %
Nouméa Renting	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[10-20] %
TOTAL	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	100,00%

Source : réponses au test de marché

Part de marché sur le marché de la distribution des services de location longue durée de véhicules (en valeur F. CFP)²⁴
- 2017 -

	LLD	LOA	CB	TOTAL	PDM
Locauto	[confidentiel]			[confidentiel]	[5-15]%
Socalfi	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[25-35] %
Crédical	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[5-15] %
BPCE Lease	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[10-20] %
Nouméa Crédit	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[5-15] %
Nouméa Renting	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[10-20] %
Total	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	100,00%

Source : réponses au test de marché

²² Chiffres confidentiels.

²³ Chiffres confidentiels.

²⁴ *Ib idem.*

34. Comme le montre les tableaux précédents, l'évolution des parts de marché des opérateurs est relativement stable sur les deux dernières années (2018 et 2017).
35. Dans le cadre du test de marché, les opérateurs interrogés ont majoritairement estimé que la conjoncture économique de ces cinq dernières années avait été plutôt défavorable au marché de la location longue durée de véhicules automobiles. Ils prévoient également une évolution à la baisse sur les trois à cinq prochaines années.
36. Sur le seul segment de la LLD, la SAS Locauto n'est pas la société qui détient le plus de parts de marché. Ainsi, détient-elle [30-40] % de part de marché alors que son principal concurrent, la société Nouméa Renting en détient [55-65] %, suivie des sociétés BPCE Lease ([0-5] %), Socalfi ([0-5] %) et Crédical ([0-5] %).

**Parts de marché sur le segment de marché des services de location longue durée (LLD)
de véhicules neufs (en valeur F. CFP) sur la période 2017 / 2018²⁵**

	2017		2018	
	LLD	PDM	LLD	PDM
Locauto	[confidentiel]	[30-40] %	[confidentiel]	[30-40] %
Socalfi	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
Crédical	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
BPCE Lease	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
Nouméa Crédit	[confidentiel]		[confidentiel]	
Nouméa Renting	[confidentiel]	[50-60] %	[confidentiel]	[55-65] %
TOTAL	[confidentiel]	100,00%	[confidentiel]	100,00%

Source : réponses au test de marché

37. L'évolution des parts de marchés de la SAS Locauto et de ses concurrents sur ce segment de marché ces deux dernières années (2017/2018) est également peu significative.

***B. Le marché amont de la distribution de véhicules automobiles neufs
à destination des sociétés distribuant des services de location
longue durée***

38. Comme indiqué précédemment, pour exercer son activité de services de location longue durée de véhicules sous contrat LLD, la SAS Locauto s'approvisionne, en pratique, exclusivement auprès des filiales de la SAS CP Holding qui distribuent des véhicules automobiles légers et lourds et, de façon très marginale, des matériels roulants industriels en Nouvelle-Calédonie.

1. Le marché de produits

39. La partie notifiante considère que parmi les marchés concernés par la présente opération figure le marché amont affecté par la présente opération de concentration est le marché amont de la distribution de véhicules automobiles neufs, sans qu'il soit nécessaire de distinguer ce marché par type de véhicules. Cette analyse est confirmée par le test de marché.

²⁵ Chiffres confidentiels.

40. La partie notifiante considère en revanche qu'il est pertinent de segmenter ce marché amont selon les catégories d'acheteurs, en distinguant un segment de marché spécifique de la distribution de véhicules automobiles neufs à destination des sociétés distribuant des services de location longue durée.
41. Si l'existence d'un segment de marché spécifique de la distribution de véhicules automobiles neufs à destination des sociétés distribuant des services de location n'a pas été contestée par le test de marché, les opérateurs interrogés n'ont en revanche pas considéré pertinent de distinguer selon que le véhicule est destiné à de la location longue ou courte durée, et encore moins selon qu'il est destiné à de la location sous contrat LLD, à de la location avec offre d'achat (LOA) ou qu'il est loué sous contrat de crédit-bail (CB).
42. Etant donné les modalités d'approvisionnement et de revente des véhicules automobiles faisant l'objet de contrat de location de longue durée, en particulier dans le cas d'une location par contrat LLD (voir points 10 et 25 ci-dessus), l'Autorité considère que l'analyse concurrentielle de l'opération envisagée doit s'analyser sur le segment de marché amont proposé par la partie notifiante, c'est-à-dire sur le marché de la distribution de véhicules automobiles neufs à destination des sociétés offrant des services de location longue durée.

2. Le marché géographique

43. Les marchés de la distribution au détail de biens manufacturés destinés aux consommateurs revêtent en général une dimension locale.
44. Toutefois, il peut être observé que les marchés de la vente au détail de véhicules particuliers neufs présentent plusieurs caractéristiques susceptibles de leur conférer une dimension plus large que d'autres marchés de produits manufacturés. En premier lieu, le caractère de bien relativement durable et onéreux que revêt un véhicule automobile est susceptible d'inciter les consommateurs à parcourir une distance plus élevée pour l'acquérir. Il convient cependant de ne pas surévaluer cette incitation compte tenu de la propension des acheteurs à faire exécuter les services d'entretien et de réparation, notamment dans le cadre de la garantie contractuelle, à proximité du lieu de garage principal du véhicule.
45. En ce qui concerne la vente au détail de véhicules automobiles, neufs ou d'occasion, de pièces de rechanges et d'accessoires automobiles, les services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles, la pratique décisionnelle métropolitaine retient une définition locale, l'analyse s'effectuant généralement au niveau départemental²⁶.
46. La pratique décisionnelle du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a considéré qu'une délimitation province Nord / province Sud n'était pas pertinente en raison du caractère relativement durable et onéreux du produit concerné. La diversité de l'offre de concessions automobiles en province Sud est largement incitative pour le consommateur résidant dans les autres provinces de la Nouvelle-Calédonie. Le consommateur calédonien est par conséquent moins sensible à la proximité de la concession automobile dans le cadre de l'achat d'un véhicule automobile neuf²⁷.

²⁶ Décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 14-DCC-122 du 20 août 2014 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Groupe Mennetrier par la société Guedet Frères.

²⁷ Arrêté n° 2015-31/GNC du 20 janvier 2015 relatif à la prise de contrôle exclusif d'un fonds de commerce de concession automobile de la marque Nissan, situé à Nouméa, par la société Calénis, filiale de GBH.

47. En l'espèce, la partie notifiante propose également de retenir un marché géographique circonscrit à l'ensemble du territoire de la Nouvelle-Calédonie. Cette dimension territoriale du marché de la vente de véhicules automobiles neufs a été confirmée par le test de marché.
48. Par conséquent, le marché pertinent est le marché amont de la distribution de véhicules automobiles neufs à destination des sociétés distribuant des services de location longue durée en Nouvelle-Calédonie.

4. Les parts de marché des opérateurs avant l'opération

49. Sur ce marché, l'offre de véhicules automobiles neufs émanent des filiales de la SAS CP Holding mentionnées au point 15, des filiales de la SARL holding groupe Jeandot que sont les sociétés Sodaauto SAS, Autocal SAS, Johnston & Cie SAS et US Automobile SAS, des filiales de la SAS Groupe Bernard Hayot (GBH) que sont les sociétés Sidaps SAS et Royal Motors SAS, de la société SIAP SAS, filiale de la SAS holding Holdennha (groupe Jean-Pierre Dang), de la SA Parking Hickson et de la SARL CIPAC Industrie.
50. Sur ce marché, la partie notifiante affirme qu'elle n'est pas leader. Elle estime ses parts de marché à [25-35]% alors que son principal concurrent, le groupe Jeandot, disposerait de [45-55] % de parts de marché.
51. Cette estimation est confirmée par les réponses au test de marché de chaque opérateur proposant des services de location de longue durée qui montrent que la part de marché de CP Holding serait très légèrement inférieure, à hauteur de [25-35] % en 2018 contre [45-55%] % pour le groupe Jeandot, comme le montrent les tableaux récapitulatifs ci-après :

Estimation des parts de marché sur le marché amont de la distribution de véhicules automobiles neufs destinés aux opérateurs proposant des services de location longue durée en 2018 (en F. CFP et en %)²⁸

REPARTITION DES ACHATS DES DEMANDEURS (en valeur)							
OFFREURS	CA VEHICULES NEUFS	LOCAUTO	NOUMEA RENTING & CREDIT	SOCALFI	CREDICAL	BPCE LEASE	PDM OFFREURS
CPH	[confidentiel]	[confidentiel]		[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[25-35]%
JEANDOT	[confidentiel]		[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[45-55] %
GBH	[confidentiel]			[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[5-15] %
DANG	[confidentiel]			[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[5-15] %
HICKSON	[confidentiel]			[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5] %
CIPAC	[confidentiel]			[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5] %
Autres	[confidentiel]			[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5] %
TOTAUX	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	100%

Source : réponses au test de marché

²⁸ Chiffres confidentiels.

Répartition des achats de véhicules automobiles neufs par les opérateurs proposant des services de location longue durée en 2018²⁹

OFFREURS	REPARTITION DES ACHATS DES DEMANDEURS (en %)					TOTAL
	LOCAUTO	NOUMEA RENTING & CREDIT	SOCALFI	CREDICAL	BPCE LEASE	
CPH	[20-25] %		[55-60] %	[15-20] %	[0-5] %	100,00%
JEANDOT		[confidentiel]%	[confidentiel]%	[confidentiel]%	[confidentiel]%	100,00%
GBH			[confidentiel]%	[confidentiel]%	[confidentiel]%	100,00%
DANG			[confidentiel]%	[confidentiel]%	[confidentiel]%	100,00%
HICKSON			[confidentiel]%	[confidentiel]%	[confidentiel]%	100,00%
CIPAC			[confidentiel]%	[confidentiel]%	[confidentiel]%	100,00%
Autres			[confidentiel]%	[confidentiel]%	[confidentiel]%	100,00%

Source : réponses au test de marché

C. Le marché de la vente de véhicules automobiles d'occasion

52. En matière de distribution automobile, la pratique décisionnelle nationale³⁰ comme le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ont opéré une distinction entre d'une part, le marché de la vente de véhicules automobile neufs et d'autre part, le marché de la vente de véhicules automobile d'occasion³¹. Cette distinction trouve sa justification dans les différences fondamentales résidant au niveau de la structure de l'offre, les prix des produits et les circuits de commercialisation, les véhicules neufs n'étant commercialisés que par des concessionnaires.
53. La dimension géographique du marché de la vente de véhicules d'occasion est considérée par la pratique décisionnelle comme étant locale³².
54. Selon le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, le marché de la vente de véhicules automobile d'occasion est limité au territoire calédonien. Ce marché est caractérisé par une forte atomisation, avec la présence des concessionnaires, de petites entreprises spécialisées, mais également par un segment de marché de l'occasion de particulier à particulier très important³³.
55. Au cas d'espèce, il n'y a pas lieu de remettre en cause cette définition du marché de la vente de véhicules automobiles d'occasion en Nouvelle Calédonie.
56. Selon les données transmises par la partie notifiante, le groupe CP Holding est présente sur ce marché par l'intermédiaire de ses filiales, les sociétés Menard Automobiles SA, Almameto SA et Prestige Motors SA, qui auraient vendu [confidentiel]véhicules en 2017 représentant [5-10] % du marché concerné. Cette évaluation inclurait la part de marché de [1-5] % de la SAS Locauto qui leur a revendu[confidentiel] véhicules d'occasion en 2017.

²⁹ *Ib idem.*

³⁰ Lettre du ministre de l'économie du 8 novembre 2002, aux conseils de la société RFA Nord, relative à une concentration dans le secteur de la distribution au détail de véhicules automobiles.

³¹ Arrêté n° 2017-651/GNC du 21 mars 2017 relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Mencar par le groupe Bernard Hayot (GBH) via sa filiale, la société Mahobam.

³² Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie n° C2005-79 du 22 août 2005 au conseil du groupe Société Générale relative à une concentration dans le secteur de la location longue durée de véhicules.

³³ Arrêté n° 2017-651/GNC du 21 mars 2017 relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Mencar par le Groupe Bernard Hayot (GBH) via sa filiale, la société Mahobam.

57. La partie notifiante considère que son principal concurrent, la SARL Holding Jeandot, au travers ses filiales Parking Bir Hakeim, SARL Sodauto SA et Johnston & Compagnie SAS, détiendrait une part de marché comprise entre [5-15] %.

III. L'analyse concurrentielle

58. 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* ».
59. S'agissant de la présente opération, l'analyse concurrentielle doit ainsi permettre de déterminer les risques d'atteinte à la concurrence résultant d'un éventuel chevauchement d'activités entre les parties (effets horizontaux) sur les marchés concernés (A). Des risques sur le libre jeu de la concurrence peuvent également être liés aux effets coordonnés de l'opération (B), comme à ses effets verticaux (C) dans la mesure où l'acquéreur est présent sur le marché amont de la distribution de véhicules automobiles neufs à destination des sociétés distribuant des services de location longue durée.

A. Sur les potentiels effets horizontaux de l'opération

60. L'opération envisagée n'a pas pour effet de créer un chevauchement d'activité entre les deux parties à la concentration, la SAS CP Holding et ses autres filiales n'étant pas actives sur les mêmes marchés que la SAS Locauto.
61. Il en résulte que l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les marchés pertinents.

B. Sur les potentiels effets coordonnés consécutifs à l'opération

62. Conformément à la pratique décisionnelle des autorités de concurrence, une opération peut aussi modifier la nature de la concurrence sur le marché de telle sorte que les entreprises qui, ne coordonnaient pas leur comportement, soient beaucoup plus susceptibles de le faire ou, si elles coordonnaient déjà leurs comportements, puissent le faire plus facilement. De tels effets sont possibles lorsque, sur un marché oligopolistique ou sur un marché fortement concentré, une opération a comme résultat que, prenant conscience des intérêts communs, chaque membre de l'oligopole concerné considérerait possible, économiquement rationnel et donc préférable d'adopter durablement une même ligne d'action sur un marché dans le but de vendre au-dessus des prix concurrentiels, sans devoir procéder à la conclusion d'un accord ou recourir à une pratique concertée au sens de l'article Lp. 421-1 du code de commerce et ce sans que les concurrents actuels ou potentiels, ou encore les clients et les consommateurs, puissent réagir de manière effective³⁴.

³⁴ Voir les lignes directrices de l'Autorité de la concurrence métropolitaine relatives au contrôle des concentrations, points 505 et suivants.

63. La coordination est plus probable sur des marchés où il est relativement simple de parvenir à une compréhension mutuelle de ses modalités d'exercice. En outre, trois conditions cumulatives doivent être réunies pour que la coordination soit durable : (i) un degré suffisant de transparence du marché permettant à chaque oligopoleur de connaître le comportement de chacun des autres membres afin de s'assurer qu'aucun ne s'en écarte (condition de détection) ; (ii) une pérennisation de la coordination en raison d'une menace de représailles incitant chaque oligopoleur à ne pas s'écarter de la ligne de conduite commune (condition de dissuasion) ; et (iii) une absence de remise en cause efficace de la coordination par des concurrents actuels et potentiels et par les consommateurs (condition de contestation)³⁵.
64. En l'espèce, cette hypothèse ne mérite d'être vérifiée que sur le segment de marché de la location longue durée de véhicules automobiles en Nouvelle-Calédonie, sous contrat LLD, où les sociétés Locauto et Nouméa Renting détiennent plus de 90 % des parts de marché.
65. L'Autorité observe d'une part que cette situation, préexistante à l'opération de concentration envisagée, se caractérise par une asymétrie des parts de marchés nettement en faveur de Nouméa Renting ([55-65] %) par rapport à Locauto ([30-40] %).
66. D'autre part, sur ce segment de marché, la formation des prix n'est pas particulièrement transparente et le marché reste largement contestable. En effet, ce segment de marché n'est pas caractérisé par l'existence de barrières réglementaires spécifiques limitant l'arrivée de nouveaux entrants (contrairement à la LOA ou au crédit-bail). De plus, les clients des sociétés Locauto et Nouméa Renting seraient susceptibles de recourir à d'autres options de location longue durée que le contrat de LLD telles que la LOA ou le crédit-bail, si une coordination des comportements entre ces deux opérateurs conduisait à proposer le service LLD à un prix supérieur au prix résultant du jeu normal de la concurrence.
67. Il en résulte que l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets coordonnés sur le segment de marché de la distribution des services de location longue durée de véhicules sous contrat LLD en Nouvelle-Calédonie.

C. Sur les potentiels effets verticaux de l'opération en cause

68. Une concentration verticale peut restreindre la concurrence en rendant 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 coûts³⁶.
69. Deux types de verrouillages sont clairement distingués. Dans le premier cas, l'entreprise intégrée refuse de vendre un intrant à ses concurrents en aval ou alors le leur fournit à un prix élevé, dans des conditions défavorables ou à un niveau de qualité dégradée (verrouillage du marché des intrants). Dans le second cas, la branche aval de l'entreprise intégrée refuse d'acheter ou de

³⁵ Décision n° 13-DCC-102 du 26 juillet 2013 relative à la création d'une entreprise commune par la société Glon Sanders Holding et le groupe Euralis.

³⁶ Voir les lignes directrices de l'Autorité de la concurrence métropolitaine relatives au contrôle des concentrations, points 444 et suivants.

distribuer les produits des fabricants actifs en amont et réduit ainsi leurs débouchés commerciaux (verrouillage d'accès à la clientèle).

70. L'Autorité de la concurrence métropolitaine considère qu'il est peu probable qu'une entreprise ayant une part de marché inférieure à 30 % sur un marché donné puisse verrouiller un marché en aval ou en amont de celui-ci³⁷.
71. En l'espèce, la nouvelle entité disposera d'une part de marché très proche de 30 % sur le segment de la distribution de véhicules automobiles neufs à destination des opérateurs proposant des opérations de location longue durée et d'une part de marché de [5-15] % sur le marché aval des services de location longue durée.
72. Conformément aux lignes directrices de l'Autorité de la concurrence métropolitaine, il convient donc d'examiner la capacité et les incitations de la nouvelle entité à mettre en œuvre un verrouillage des intrants (1) ou un verrouillage de l'accès à la clientèle (2).

1. Sur le risque de verrouillage des intrants

73. Le verrouillage des intrants peut prendre différentes formes. Tout d'abord, l'entité issue de l'opération peut décider de ne pas traiter avec ses concurrents existants ou potentiels sur le marché lié verticalement. Ensuite, l'entité issue de la concentration peut décider de restreindre les approvisionnements de ses concurrents sur le marché aval et/ou de rendre leurs conditions d'approvisionnement moins favorables par rapport à celles qui auraient prévalu si la concentration n'avait pas eu lieu³⁸.
74. En l'espèce, la nouvelle entité pourrait choisir de restreindre l'accès des véhicules des marques Peugeot et Isuzu (Menard Automobiles SA), Citroën, Subaru, Mercedes (Almameto SA), BMW et Mini (Prestige Motors SA), distribuées par ses filiales, aux concurrents de la SAS Locauto ou leur vendre à des conditions tarifaires moins favorables pour privilégier l'activité de la SAS Locauto.
75. Toutefois, il ressort de l'instruction que la SAS Locauto n'est pas le principal client des filiales de la CP Holding présentes sur le marché amont de la distribution de véhicules neufs à destination des entreprises proposant des services de location longue durée. Ainsi, le test de marché montre que la part de la SAS Locauto dans le chiffre d'affaires de la SAS CP Holding sur le marché amont pertinent est de [20-25] % alors que celui de la société Socalfi est de [55-60] % tandis que celui des sociétés Crédical et BPCE Lease est respectivement de [15-20] % et [0-5] %³⁹.
76. En conséquence, il est très peu probable que les filiales de la SAS CP Holding aient intérêt à limiter leurs ventes de véhicules auprès des concurrents de la SAS Locauto qui sont actuellement leurs principaux clients.

³⁷ *Ib idem*.

³⁸ Voir la Communication de la Commission Lignes directrices sur l'appréciation des concentrations non horizontales au regard du règlement du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises, point 33.

³⁹ Annexe 17 de la notification

77. Cette analyse est confirmée par le test de marché. En effet, les répondants sont unanimes sur l'absence de risque de restriction de l'offre du groupe CP Holding auprès des concurrents de Locauto.
78. Ils considèrent qu'après l'opération, la concurrence demeurerait forte sur les marchés concernés, soulignant pour l'un d'entre eux que « *l'opération n'apport[e] aucune modification sur le degré de concurrence* »⁴⁰. Certains ont relevé que « *s'agissant d'une montée au capital d'une société dont elle était déjà actionnaire, il n'y a probablement pas d'impact à attendre* »⁴¹ et que l'impact de l'opération sur leur propre activité serait tout au plus « faible »⁴², en soulignant que « *l'opération ne conduit pas à élargir le périmètre d'activité de Locauto, qui est déjà présente au sein des concessions de CPH, et que le client continuera à regarder les mêmes alternatives pour le financement d'un véhicule* »⁴³. La société Crédical a précisé, en outre, que « *l'offre de services de Locauto se limite à la LLD. Elle n'a pas d'offre de leasing ni de crédit à la consommation qui restent l'essentiel des modes de financement de véhicules sur le territoire* »⁴⁴ soulignant ainsi l'absence d'incitation des filiales du groupe CP Holding présentes sur le marché amont à limiter leur offre auprès des concurrents de Locauto qui offrent des services de location longue durée de véhicule de type LOA ou crédit-bail.
79. A l'exception d'un opérateur⁴⁵, les répondants au test de marché ont également écarté le risque d'une politique tarifaire des filiales de la SAS CP Holding présentes sur le marché amont qui favoriserait Locauto par rapport à ses concurrents. Comme le souligne la société Crédical, « *la concurrence est forte dans ce secteur et le client arbitre entre les modes de financement, au sein et en dehors des concessions* »⁴⁶. Cette analyse est confirmée par la société Socalfi qui précise que : « *Les offres de services de LLD constituent une alternative pour les clients aux différentes techniques de financement offertes par les établissements de crédit. Leur choix s'exerce tout autant auprès des opérateurs loueurs ou vendeurs de véhicules entre ces différentes alternatives* ».
80. L'Autorité en déduit que le risque de verrouillage des intrants à l'issu de la présente opération peut être écarté.

2. Sur le risque de verrouillage d'accès à la clientèle

81. Sur le marché aval des services de la location longue durée de véhicules automobiles, la SAS Locauto ne commercialise que des contrats de location longue durée de véhicules acquis auprès des sociétés concessionnaires filiales de la SAS CP Holding : Menard Automobiles SA (Peugeot, Isuzu), Almameto SA (Citroën, Subaru, Mercedes), Prestiges Motors SA (BMW, Mini), Intermotors SA (Chevrolet), NC Motors SARL (véhicules industriels).

⁴⁰ Réponse au test de marché de la société Socalfi.

⁴¹ Réponse au test de marché de la société Nouméa Crédit.

⁴² Réponse au test de marché de la société Nouméa Renting.

⁴³ Réponse au test de marché de la société Crédical.

⁴⁴ Réponse au test de marché de la société Crédical.

⁴⁵ Réponse au test de marché confidentielle.

⁴⁶ *Ib idem*.

82. La présente opération n'aura donc pas pour effet de conduire la SAS Locauto à réduire ou refuser d'acheter ou de distribuer des véhicules neufs concurrents de ceux de la SAS CP Holding par rapport à la situation actuelle puisqu'elle n'en achète pas.
83. Il faut d'ailleurs souligner que ses principaux concurrents, Nouméa Crédit et Nouméa Renting, filiales du groupe Jeandot⁴⁷, ont choisi de mettre en œuvre la même politique commerciale en ne commercialisant que des services de location de longue durée sur des véhicules vendus par des filiales du même groupe⁴⁸.
84. Dès lors, le risque de verrouillage de l'accès à la clientèle à l'issu de la présente opération peut être écarté.
85. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité considère que l'opération consistant en la prise de contrôle exclusif de la SAS Locauto par la SAS CP Holding n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés concernés.

DECIDE

Article 1^{er} : L'opération notifiée sous le numéro 2019-CC-18 est autorisée.

Article 2 : Conformément à l'article Lp. 450-9 du code de commerce, la présente décision occultée des secrets d'affaires sera publiée au Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie.

La Présidente,



Aurélien Zoude-Le Berre

⁴⁷ La Sarl Nouméa Renting est détenue à 99% par la SARL Holding Groupe Jeandot et la SA Nouméa crédit est détenue à [confidentiel]% par la Sarl Nouméa Renting et à [confidentiel]% par la SGCB.

⁴⁸ Réponse au test de marché de la société Nouméa Crédit « qui [au terme d'un agrément délivré par la Banque de France], limite [son] activité aux marques vendues par le groupe Jeandot » et de Nouméa Renting qui réalise [90-100] % de son chiffre d'affaires avec les sociétés du groupe et qui déclare s'approvisionner « majoritairement auprès du groupe ».