Autorité belge de la Concurrence

Le Collège de l'Autorité de la Concurrence

Décision ABC-2026-CC-28 du 3 septembre 2026 en application de l'article IV.66, § 1-2 du Code de droit économique

Affaire n° CONC-C/C-26/0021

Groupe Falcon Trade / Groupe Michaël Mazuin

Version non - confidentielle

Table des matières

I. Procédure 5

II. Cadre juridique 5

III. Entreprises concernées 7

III.1 L'Acquéreur 7

III.2 Les Sociétés Cibles 8

III.3 Les représentants 8

IV. Opération de concentration notifiée 8

IV.1 Description de l'Opération 8

IV.2 Secteurs économiques concernés 9

IV.3 Raisons stratégiques et économiques de la concentration 9

IV.4 Délais d'instruction après notification 9

IV.5 Seuils 10

IV.6 Conclusion 10

V. Charge de la preuve et standard d'appréciation 10

VI. Définition des marchés 11

VI.1 La vente au détail de véhicules automobiles 12

VI.1.1 Marché de produits 12

VI.1.2 Marché géographique 14

VI.1.3 Conclusion 16

VI.2 Les services d'entretien et de réparation de VP et de VUL 16

VI.2.1 Marché de produits 16

VI.2.2 Marché géographique 19

VI.2.3 Conclusion 20

VI.3 Les services de réparation et de remplacement des vitres 21

VI.3.1 Marché de produits 21

VI.3.2 Marché géographique 22

VI.3.3 Conclusion 23

VI.4 La vente au détail de pneus 24

VI.4.1 Marché de produits 24

VI.4.2 Marché géographique 25

VI.4.3 Conclusion 26

VI.5 Les services de réparation de carrosserie de VP et VUL 27

VI.5.1 Marché de produits 27
VI.5.2 Marché géographique 28
VI.5.3 Conclusion 29
VI.6 La vente au détail de pièces détachées pour véhicules automobiles légers 30
VI.6.1 Marché de produits 30
VI.6.2 Marché géographique 31
VI.6.3 Conclusion 33
VI.7 Conclusion concernant les définitions des marchés 33
VII. Les parts de marché 34
VII.1 Marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules automobiles neufs 34
VII.1.1 Instruction 34
VII.1.2 Marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules particuliers (VP) neufs 35
VII.1.3 Marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules utilitaires légers (VUL) neufs 36
VII.1.4 Conclusion de l'auditeur 36
VII.1.5 Appréciation et conclusion du Collège 36
VII.2 Marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP et/ou de VUL d'occasion . 37
VII.2.1 Instruction 37
VII.2.2 Conclusion de l'auditeur 39
VII.2.3 Appréciation et conclusion du Collège 39
VII.3 Marché local spécifique à une marque des services d'entretien et de la réparation de VP et de VUL 39
VII.3.1 Instruction 39
VII.3.2 Conclusion de l'auditeur 41
VII.3.3 Appréciation et conclusion du Collège 42
VII.4 Marché non spécifique à une marque des services de réparations de carrosserie de VP et/ou de VUL 42
VII.4.1 Instruction 42
VII.4.2 Conclusion de l'auditeur 43
VII.4.3 Appréciation et conclusion du Collège 43
VII.5 Marché national de la vente au détail de pièces détachées d'origine spécifique à une marque (OEM) et/ou non d'origine (IAM) pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers 44
VII.5.1 Instruction 44
VII.5.2 Conclusion de l'auditeur 45

VII.5.3 Appréciation et conclusion du Collège 45
VII.6 Marchés affectés sur base de l'instruction 45
VII.7 Conclusion du Collège concernant les marchés affectés 45
VIII. Analyse concurrentielle 46
VIII.1 Introduction 46
VIII.2 Le secteur automobile 47
VIII.2.1 Contexte 47
VIII.2.2 Conclusion de l'auditeur 51
VIII.2.3 Appréciation et conclusion du Collège 52
VIII.3 Les effets horizontaux non coordonnés sur les marchés locaux de l'entretien et de la réparation 52
VIII.3.1 Analyse fondée sur les données Car-Pass 52
VIII.3.2 Conclusion de l'auditeur concernant les effets horizontaux non coordonnés 68
VIII.3.3 Conclusion du Collège concernant les effets horizontaux non coordonnés 68
IX. Proposition de décision 69
X. Confidentialité 69
XI. Décision 69

I. Procédure

1. Le 8 juillet 2026, l'Auditeur général de l'Autorité belge de la Concurrence (ci-après « l'Autorité ») a reçu notification, conformément à l'article IV.10, § 1er du Livre IV du Code de droit économique (ci-après « CDE »), d'une opération de concentration au sens de l'article IV.6 CDE (ci-après « Opération ») par laquelle la société Falcon Trade SA, souhaite acquérir le contrôle exclusif des sociétés Mazuin Fosses SA et Michaël Mazuin Sports SA (ci-après conjointement « groupe Michaël Mazuin »). L'Acquéreur et les Sociétés Cibles sont ci-après collectivement désignés les « parties ».

2. Conformément à l'article IV.27, §§ 2 et 3 CDE, l'auditeur général a désigné Monsieur Bert Stulens en tant qu'auditeur en charge de la direction journalière de l'instruction de cette affaire, assisté de Mesdames Charlotte Cornelissen et Nele Lombaerts, membres de l'auditorat, afin d'accomplir les devoirs d'instruction. Conformément à l'article IV.27, § 4 CDE, l'auditeur général a désigné Monsieur Thomas Gougnard comme auditeur-conseiller. Monsieur Jeroen Vander Cruyssen, membre de l'équipe du directeur des affaires économiques, a prêté assistance à l'instruction.

3. En application de l'article IV.64, § 1er CDE, l'auditeur a déposé le 14 août 2026 une proposition motivée de décision ainsi que le dossier de procédure auprès du président du Collège de la concurrence, après que l'auditeur-conseiller a rendu son avis sur la proposition.

II. Cadre juridique

4. L'article IV.6, § 1er CDE prévoit : « Pour l'application du présent livre, une concentration est réalisée lorsqu'un changement durable du contrôle résulte de :

> *1° […] ou ;*
>
> *2° l'acquisition, par une ou plusieurs personnes détenant déjà le contrôle d'une entreprise au moins ou par une ou plusieurs entreprises, du contrôle direct ou indirect de l'ensemble ou de parties d'un ou de plusieurs autres entreprises, que ce soit par prise de participations au capital ou achat d'éléments d'actifs, par contrat ou tout autre moyen ».*

5. L'article IV.7, § 1er CDE prévoit : « Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent que lorsque les entreprises concernées totalisent ensemble en Belgique un chiffre d'affaires, déterminé selon les critères visés à l'article IV.8, de plus de 100 millions d'euros, et qu'au moins deux des entreprises concernées réalisent chacune en Belgique un chiffre d'affaires d'au moins 40 millions d'euros ».

6. L'article IV.9, §§1-4 CDE prévoit :

> *« § 1er. Pour les opérations de concentration qui sont soumises au contrôle institué par le présent chapitre, une décision préalable de l'Autorité belge de la Concurrence, qui constate si elles sont ou ne sont pas admissibles, est nécessaire.*
>
> *§ 2. Pour prendre la décision visée au paragraphe 1er, il est tenu compte :*
>
> > *1° de la nécessité de préserver et de développer une concurrence effective dans le marché eu égard notamment à la structure de tous les marchés en cause et à la concurrence réelle ou potentielle d'entreprises situées à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire belge ;*

2° de la position sur le marché des entreprises concernées et de leur puissance économique et financière, des possibilités de choix des fournisseurs et des utilisateurs, de leur accès aux sources d'approvisionnement ou aux débouchés, de l'existence en droit ou en fait de barrières à l'entrée, de l'évolution de l'offre et de la demande des produits concernés, des intérêts des consommateurs intermédiaires et finaux ainsi que de l'évolution du progrès technique et économique, pour autant que celle-ci avantage les consommateurs et ne constitue pas un obstacle à la concurrence.

§ 3. Les concentrations qui n'ont pas pour conséquence d'entraver de manière significative une concurrence effective dans le marché belge ou une partie substantielle de celui-ci, notamment par la création ou le renforcement d'une position dominante, sont déclarées admissibles.

§ 4. Les concentrations qui ont pour conséquence d'entraver de manière significative une concurrence effective dans le marché belge ou une partie substantielle de celui-ci, notamment par la création ou le renforcement d'une position dominante, sont déclarées inadmissibles ».

7. L'article IV.66, §§1-2 CDE prévoit :

« § 1er. Le Collège de la concurrence constate, par décision motivée, selon le cas :

1° soit que la concentration n'entre pas dans le champ d'application du titre 1er, chapitre 2, du présent livre ;

2° soit que la concentration entre dans le champ d'application du titre 1er, chapitre 2, du présent livre.

§ 2. Si la concentration entre dans le champ d'application du titre 1er, chapitre 2, du présent livre, le Collège de la concurrence prend l'une des décisions motivées suivantes :

1° il décide que la concentration est admissible. Il peut assortir sa décision de conditions et charges qui doivent garantir que les entreprises concernées respectent les engagements qu'elles ont offerts, afin d'entendre déclarer la concentration admissible. Lorsque le Collège de la concurrence souhaite prendre en considération des conditions et charges qui ne figurent pas dans la proposition de décision, les parties notifiantes et l'auditeur sont entendus à ce sujet et disposent d'au moins deux jours ouvrables à partir de la communication par le Collège de la concurrence pour se prononcer par écrit ;

2° il déclare la concentration admissible lorsque les entreprises concernées par la concentration ne contrôlent ensemble pas plus de 25 % d'un marché pertinent pour la transaction, qu'il s'agisse de relations horizontales ou verticales ;

3° il constate qu'il y a des doutes sérieux à propos de l'admissibilité de la concentration et décide d'engager la procédure d'instruction et de décision complémentaire visée aux articles IV.67 à IV.69 ; cette décision n'est pas susceptible de recours

La motivation de la décision du Collège de la concurrence est formelle et adéquate ».

III. Entreprises concernées

III.1 L'Acquéreur[1]

8. Falcon Trade SA est la société mère du groupe Falcon Trade, lequel est un groupe automobile multimarque actif dans le sud de la Belgique. Le groupe dispose de cinq concessions automobiles des marques Volkswagen, Skoda, Seat, Cupra et Audi, ainsi que d'activités annexes liées à l'automobile, à savoir :

- La distribution de véhicules neufs et d'occasion pour particuliers et d'utilitaires de moins de 3,5 tonnes (en détail et en gros) ;
- Le service après-vente pour les véhicules des marques susmentionnées. À ce titre, il fournit des services de réparation et d'entretien, ainsi que des services de réparation de carrosserie ;
- La vente de pièces de rechange et d'accessoires automobiles.

9. Le groupe Falcon Trade est constitué par les entités suivantes :

- La société Centr'Auto Charleroi SA (numéro BCE : 0408.314.372) avec deux entités :
    - une entité dont le siège social est situé Avenue du Millénaire 2, à 6041 Gosselies, qui est concessionnaire pour la vente des marques Volkswagen, Skoda, Seat et Cupra, pour le service après-vente des marques Volkswagen, Skoda, Seat et Cupra, et qui offre des services de carrosserie toutes marques ;
    - une entité dont le siège social est situé avenue Paul Pastur 408, à 6032 Mont-Sur-Marchienne, qui est concessionnaire pour la vente et le service après-vente de la marque Audi.
- Garage Detournay SA (numéro BCE : 0426.628.566) dont le siège social est situé Drève des Alliés 89, à 6530 Thuin (province du Hainaut), qui est un concessionnaire pour la vente des marques Volkswagen et Skoda, pour le service après-vente des marques Volkswagen, Skoda, Seat et Cupra, et qui offre des services de carrosserie toutes marques ;
- GTA Automobile SA (numéro BCE : 0768.245.245) dont le siège social est situé Chaussée de Fleurus 155, à 6041 Gosselies (province du Hainaut), qui est un concessionnaire pour la vente et le service après-vente des marques Audi/Audi Approved ;[2]
- Louvauto Bis SA (numéro BCE : 0542.741.724) dont le siège social est situé Rue des Sapeurs-pompiers 16, à 7100 La Louvière, qui est un concessionnaire pour la vente et le service après-vente des marques Volkswagen, Skoda, Seat et Cupra, et qui offre des services de carrosserie toutes marques ; et
- Garage Mancini SRL (numéro BCE : 0423.585.241) dont le siège social est situé Boulevard des Droits de l'Homme 1, à 7100 La Louvière, qui donne en location un bâtiment à Louvauto.

[1] Formulaire de notification, para. 5-7 et 21-23.

[2] Audi Approved (souvent appelé « Audi Approved : plus ») est le label de qualité officiel d'Audi pour les voitures d'occasion récentes et certifiées. Ce label garantit que la voiture est en parfait état, tant sur le plan technique qu'esthétique, et qu'elle répond à des normes d'usine strictes. Voir https://www.audiapprovedplus.be/fr/label-de-garantie/.

III.2 Les Sociétés Cibles[3]

10. Les Sociétés Cibles ont leur siège social à l'Avenue des Déportés, 32 à 5070 Fosses-la-Ville, dans la province de Namur et se composent de deux entreprises : d'une part la société Mazuin Fosses SA, et d'autre part la société Michaël Mazuin Sports SA. Il est apparu au cours de la procédure que la société Michaël Mazuin Sports SA a, par acte notarié du 26 aout 2026 publié au Moniteur belge du 31 aout 2026, été rebaptisée « Zone Rouge Groupe ». À des fins de lisibilité et de correspondance avec les informations contenues dans le formulaire de notification, c'est la dénomination « Michaël Mazuin Sports SA » qui sera utilisée dans la présente décision lorsqu'il sera fait référence à la société inscrite à la BCE sous le numéro 0664.827.409.

11. La société Mazuin Fosses SA (numéro BCE : 0464.866.362), via ses filiales, est concessionnaire des marques Volkswagen, Volkswagen Utilitaires, Skoda, Seat, Cupra et Audi :

- Elle est active dans la distribution de véhicules neufs et d'occasion pour particuliers et d'utilitaires de moins de 3,5 tonnes (en détail et en gros).
- Elle exerce une activité de service après-vente pour les marques susmentionnées. À ce titre, elle fournit des services de réparation et d'entretien, ainsi que des services de carrosserie.
- Enfin, elle vend des pièces de rechange et d'accessoires automobiles.

12. La société Michaël Mazuin Sports SA (numéro BCE : 0664.827.409) est active dans l'achat, la vente et les services d'entretien/réparation de motos et a un showroom dédié aux équipements et accessoires pour le sport moto.

III.3 Les représentants[4]

13. La partie notifiante est représentée par Maîtres Pierre Goffinet, Yaël Rager et Justine Vernimme, avocats au sein du cabinet Strelia SCRL, situé rue de la Régence 52, à 1000 Bruxelles.

IV. Opération de concentration notifiée

IV.1 Description de l'Opération[5]

14. Le 4 décembre 2025, les parties ont signé une convention de cession en vertu de laquelle la société Falcon Trade SA acquiert, au sens de l'article IV.6, § 1er CDE, le contrôle exclusif des Sociétés Cibles.

15. La prise de contrôle exclusif sera constituée par :

- La cession de l'intégralité des actions détenues au sein de la société MAZUIN FOSSES SA comme suit :
    - 10.274/10.275 actions détenues en pleine propriété par Michaël Mazuin ; et
    - 1/10.275 action détenue par Anne-Frédérique Migeot.
- La cession de l'intégralité des actions détenues au sein de la société MICHAËL MAZUIN SPORTS SA comme suit :

[3] Formulaire de notification, para. 8-10 et 30-33.
[4] Formulaire de notification, para. 27-28.
[5] Formulaire de notification, para. 2 et 37-38.

- 250/500 actions détenues en pleine propriété par Michaël Mazuin ; et
- 250/500 action détenues par Anne-Frédérique Migeot, une seule des 250/500 actions est détenue en pleine propriété.

IV.2 Secteurs économiques concernés[6]

16. Les secteurs économiques concernés par l'Opération sont les suivants :

- Commerce de détail de voitures et de véhicules automobiles légers (<= 3,5 tonnes) (code NACE : 47811) ;
- Commerce de détail de pièces et accessoires de véhicules automobiles (code NACE : 4782) ;
- Commerce de détail de motocycles et de pièces et accessoires de motocycles (code NACE : 47830) ;
- Réparation et entretien d'automobiles (code NACE : 9531) ;
- Réparation et entretien de motocycles (code NACE : 9532) ;
- Activités de société holding (code NACE : 64210).

IV.3 Raisons stratégiques et économiques de la concentration[7]

17. Selon la partie notifiante, l'Opération devrait permettre de consolider sa rentabilité afin de pouvoir réaliser les investissements nécessaires pour répondre aux défis du secteur automobile pour les prochaines années.[8] Cette consolidation sera réalisée par l'intégration de nouvelles concessions dans le groupe Falcon Trade.

18. Elle indique également que l'intégration permettra de réaliser des synergies et des économies d'échelle en ce qui concerne les outils informatiques de gestion (partage entre un plus grand nombre de concessions) et les fonctions de « *back-office* » (telles que la vérification des opérations enregistrées, la gestion des dossiers de vente de véhicules neufs et d'occasion, le marketing, la gestion administrative des RH et la gestion de la paie, la gestion des garanties auprès des constructeurs, les encaissements et la comptabilité). Elle permettra également d'optimiser le niveau du stock via l'élimination / la réduction des doublons permettant ainsi de réduire les charges financières.

IV.4 Délais d'instruction après notification

19. Les délais d'instruction de la présente concentration sont les suivants :

Notification concentration	8 juillet 2026
Début du délai	9 juillet 2026
20ème jour ouvrable	7 août 2026

[6] Formulaire de notification, para. 52.
[7] Formulaire de notification, para. 13-14, 41-42 et 53-54.
[8] Les parties en font mention dans le formulaire de notification, sans toutefois développer ces éléments en tant que *theory of benefit*. Les arguments avancés sont repris par l'équipe d'instruction et examinés dans le cadre de l'évolution du marché automobile belge (voir section VIII.2).

Date du dépôt de la proposition de décision 25ème jour ouvrable	14 août 2026
40ème jour ouvrable	4 septembre 2026

IV.5 Seuils

20. En 2024, les entreprises concernées ont réalisé les chiffres d'affaires suivants :[9]

Chiffres d'affaires 2024 (euros)			
Entreprises	Belgique	UE	Mondial
Groupe Falcon Trade	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]
Groupe Michaël Mazuin	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]

21. En conséquence, les seuils définis à l'article IV.7, § 1er CDE sont atteints.

IV.6 Conclusion

22. Compte tenu de la description de l'Opération figurant à la section IV.1 et des chiffres d'affaires des parties mentionnés à la section IV.5, **le Collège** constate que l'Opération constitue une concentration au sens de l'article IV.6, §1er, 2° CDE et qu'elle satisfait aux seuils de notification prévus à l'article IV.7, §1er CDE.

V. Charge de la preuve et standard d'appréciation

23. Le Collège de la concurrence doit approuver, dans une première phase de procédure, les concentrations notifiées qui relèvent du champ d'application des règles de contrôle des concentrations du Livre IV CDE, en application de l'article IV.66, § 2 CDE, lorsqu'il n'est pas établi, à son égard, qu'il existe de sérieux doutes quant à l'admissibilité d'une concentration au sens de l'article IV.9, § 4 CDE. La charge de la preuve relative à l'existence de sérieux doutes incombe à l'autorité et, compte tenu de sa structure, en premier lieu à l'auditorat.[10] Le Collège de la concurrence doit suffisamment motiver toute divergence par rapport à la proposition de l'auditeur.[11]

24. Si le Collège de la concurrence entend adopter une décision visée à l'article IV.66, § 2, 3° CDE, il doit motiver l'existence de sérieux doutes quant à l'admissibilité de la concentration. Eu égard à l'article IV.9, § 4 CDE, ces doutes doivent porter sur la question de savoir si la concentration aura pour effet de porter une atteinte significative à la concurrence effective sur le marché belge ou une partie substantielle de celui-ci, notamment par la création ou le renforcement d'une position dominante. Le

[9] Formulaire de notification, para. 56-61.
[10] ABC, décision BMA-2023-C/C-07 du Collège de la concurrence du 3 avril 2023 dans l'affaire n° MEDE-C/C-22/0038, *Sligro/Metro Cash & Carry,* para. 25.
[11] Voir, concernant l'obligation de motivation : Cour des marchés, 28 février 2018, 2017/AR/1139 et 2017/MR/1, *Euroscoop/ABC*, para. 25.

Collège de la concurrence doit, à cet égard, tenir compte des facteurs énumérés à l'article IV.9, § 2 CDE.[12]

25. Le Collège de la concurrence considère, sur la base de sa pratique décisionnelle constante, que la gravité du doute doit être appréciée au regard de la probabilité que des effets négatifs se produisent, de la gravité de ces effets s'ils se réalisent, ainsi que de la probabilité que ces effets négatifs soient causés par la concentration. La simple constatation que des effets négatifs ne sont pas exclus ne permet pas, selon le Collège de la concurrence, d'ouvrir la procédure d'examen complémentaire et de décision prévue aux articles IV.67 à IV.69 CDE. Et, en particulier lorsque la probabilité qu'un effet se produise n'est pas élevée, le Collège de la concurrence doit considérer que la gravité du doute est insuffisante pour ouvrir un examen complémentaire au sens des articles IV.67 à IV.69 CDE.[13]

26. Lorsque le Collège de la concurrence constate l'existence de sérieux doutes quant à l'admissibilité d'une concentration et que les parties proposent des engagements, il appartient au Collège de la concurrence, en tenant compte de la proposition de l'auditorat, d'évaluer si ces engagements sont aptes à rendre la concentration admissible. Les engagements doivent être complets, effectifs et vérifiables. Cela signifie qu'ils doivent lever entièrement et effectivement les doutes sérieux relatifs à une entrave significative à la concurrence, et donc les préoccupations concurrentielles, et qu'il doit également être possible de le vérifier. Si le Collège de la concurrence estime que les engagements sont appropriés, il déclare la concentration notifiée admissible.[14]

VI. Définition des marchés

27. La définition du marché sert à identifier et délimiter le périmètre à l'intérieur duquel s'exerce la concurrence entre les entreprises. La définition du marché vise principalement à identifier de manière systématique les contraintes concurrentielles effectives et immédiates auxquelles sont confrontées les entreprises concernées lorsqu'elles proposent des produits donnés sur un territoire donné.

28. La définition du marché permet d'identifier les concurrents concernés de l'entreprise ou des entreprises en question lorsqu'elles proposent ces produits ainsi que les clients concernés. Seuls les produits qui exercent des contraintes concurrentielles effectives et immédiates au cours de la période considérée font partie du même marché en cause que ceux de la ou des entreprises concernées, tandis que d'autres contraintes moins effectives, ou simplement potentielles, sont considérées comme faisant partie de l'appréciation concurrentielle.[15]

---

[12] ABC, décision BMA-2013-C/C-03 du Collège de concurrence du 25 octobre 2013 dans l'affaire n° MEDE-C/C-13/0020, *Corelio/Concentra/Mediahuis*, para. 672- 673.

[13] ABC, décision BMA-2023-C/C-07 du Collège de la concurrence du 3 avril 2023 dans l'affaire n° MEDE-C/C-22/0038, *Sligro/Metro Cash & Carry,* para. 25 ; ABC, décision BMA-2013-C/C-03 du Collège de concurrence du 25 octobre 2013 dans l'affaire n° MEDE-C/C-13/0020, *Corelio/Concentra/Mediahuis*, para. 674.

[14] Cour d'appel de Bruxelles (18e ch.), 12 mars 2015, 2013/MR/31, *VAB/VAB Rijschool et Rijschool Sanderus/ABC/Club Touristique Belge*, para. 74 et 77, avec renvoi au point 9 de la Communication de la Commission européenne concernant les mesures correctives admissibles au titre du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil et du règlement (CE) n° 802/2004 de la Commission, JO C 267/1 du 22 octobre 2008, p. 1 (ci-après : « Communication sur les mesures correctives »). Selon la Cour, il peut être présumé que cette communication est non seulement indicative pour la Commission européenne, mais également pour l'Autorité.

[15] Voir Communication de la Commission sur la définition du marché en cause aux fins du droit de la concurrence de l'Union, 22 février 2024, para. 6.

VI.1 La vente au détail de véhicules automobiles

VI.1.1 Marché de produits

VI.1.1.a Pratique décisionnelle

29. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité a défini les marchés de produits suivants :

a) Le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules particuliers (« VP ») neufs ;[16]

b) Le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules utilitaires légers (« VUL ») neufs ;[17]

c) Le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP et/ou de VUL d'occasion.[18]

30. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité se fonde sur un marché non spécifique à une marque pour la vente au détail, d'une part, de véhicules particuliers neufs et, d'autre part, de véhicules utilitaires légers neufs.[19]

31. En outre, l'Autorité admet l'existence d'un marché non spécifique à une marque pour la vente au détail de véhicules particuliers et/ou de véhicules utilitaires légers d'occasion. Une distinction supplémentaire éventuelle entre la vente au détail de véhicules particuliers d'occasion, d'une part, et celle de véhicules utilitaires légers d'occasion, d'autre part, est laissée ouverte.[20]

32. La pratique décisionnelle de l'Autorité est conforme à la pratique décisionnelle européenne. La Commission européenne opère une distinction entre le marché de la vente au détail de véhicules particuliers et celui de la vente au détail de véhicules utilitaires légers[21]. En outre, la Commission européenne a envisagé une distinction entre la vente au détail de véhicules neufs, d'une part, et la

[16] ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 52, p. 102 ; ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 18, p. 38 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 17, p. 38 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 54, p. 16 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 81, 86 p.18.

[17] ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 52, p. 102 ; ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 19, p.p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 18, p. 38 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 17, p. 38 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 54, p. 16.

[18] ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 52, p. 102 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 54, p. 16 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 84, 86 p. 18.

[19] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 52, p. 102 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 17, p. 38.

[20] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, para. 52, p. 102 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 17, p. 38; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 55, p. 16.

[21] CE 18 octobre 2019, n° M.9462, Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ AC-Mobil, para. 16-17 ; CE 17 juin 2020, n° M.9893, VGRD/Auto Wichert Asset, para. 17 et 19 ; CE 26 juillet 2017, n° M.8309, Volvo Car Corporation/First Rent A Car, para. 22 ; CE 5 octobre 2016, n° M.8099, Nissan/Mitsubishi, para. 11.

vente au détail de véhicules d'occasion, d'autre part.[22] Enfin, la Commission européenne a jusqu'à présent estimé qu'il n'était pas nécessaire d'opérer une distinction supplémentaire sur la base des différents types de véhicules.[23]

VI.1.1.b Position de la partie notifiante

33. La partie notifiante fait référence à la pratique décisionnelle de la Commission européenne, de l'Autorité de la Concurrence française (ci-après : « AdlC ») et de l'Autorité belge de la Concurrence[24] et estime que le marché de la vente au détail de véhicules automobiles est distinct de celui de la vente en gros.[25]

34. Par ailleurs, elle fait référence à quelques décisions de la Commission européenne et à une décision de l'Autorité de la Concurrence française pour considérer qu'une distinction doit également être faite entre les véhicules (i) pour particuliers/passagers et utilitaires et (ii) neufs et d'occasion.[26]

VI.1.1.c Instruction

35. L'auditeur souligne les nombreuses décisions rendues et les pratiques décisionnelles bien établies dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur a estimé qu'il n'était pas nécessaire de mener une étude de marché.

VI.1.1.d Conclusion de l'auditeur

36. En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient les marchés suivants :

a) Le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP neufs ;

b) Le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VUL neufs ;

c) Le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP et/ou VUL d'occasion.

37. La question de savoir si le marché de la vente au détail de véhicules d'occasion comprend à la fois les VP et les VUL, ou s'il convient d'établir une distinction entre les deux, peut être laissée ouverte, car cela n'a aucune incidence sur l'appréciation de la présente Opération.

VI.1.1.e Appréciation et conclusion du Collège

38. Le Collège constate que la pratique décisionnelle de l'Autorité[27] en matière de vente au détail de véhicules automobiles est bien établie et conforme à celle de la Commission européenne[28]. Le Collège

[22] CE 20 avril 2009, n° M.5347, Mapfre/Salvador/Caetano JV's, para. 10 ; CE 13 novembre 2012, n° M.6718, Toyota Tsusho corporation/CFAO, para. 11.
[23] CE 18 octobre 2019, n° M.9462, Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ AC-Mobil, para. 16 ; CE 17 juin 2020, n° M.9893, VGRD/Auto Wichert Asset, para. 17 et 19 ; CE 26 juillet 2017, n° M.8309, Volvo Car Corporation/First Rent A Car, para. 22.
[24] Formulaire de notification, para. 80-91.
[25] Formulaire de notification, para 99-101.
[26] Formulaire de notification, para. 86-88.
[27] ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 52, p. 102 ; ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 18, p. 38 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 17, p. 38 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 54, p. 16 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 81, 86 p.18.
[28] CE 18 octobre 2019, n° M.9462, Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ AC-Mobil, para. 16-17 ; CE 17 juin 2020, n° M.9893, VGRD/Auto Wichert Asset, para. 17 et 19 ; CE 26 juillet 2017, n° M.8309, Volvo Car Corporation/First Rent A Car,

estime qu'aucun élément du dossier ne justifie de s'en écarter ou de procéder à une délimitation plus fine des marchés pertinents. Le Collège retient dès lors les marchés non spécifiques à une marque de la vente au détail de (i) VP neufs, (ii) VUL neufs et (iii) VP et/ou VUL d'occasion.

39. La question de savoir s'il convient de distinguer les VP des VUL sur le marché de la vente au détail de véhicules d'occasion peut être laissée ouverte, cette distinction étant sans incidence sur l'appréciation de l'Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations.

VI.1.2 Marché géographique

VI.1.2.a Pratique décisionnelle

40. L'Autorité a considéré que les marchés de la vente au détail de VP neufs, d'une part, et de VUL neufs, d'autre part, pouvaient être de dimension locale ou nationale, et a finalement laissé ouverte la question de la délimitation géographique précise de ces marchés.[29] Pour ce qui est de la vente au détail de VP et/ou de VUL d'occasion, l'Autorité a également considéré que ce marché pouvait être de dimension nationale ou locale tout en laissant ouverte la question de la délimitation géographique précise de ce marché.[30]

41. La Commission européenne ne se prononce pas dans sa pratique décisionnelle sur l'étendue géographique exacte des marchés de la vente au détail de VP et de VUL neufs et d'occasion. La Commission laisse généralement ouverte la question de savoir si ces marchés doivent être délimités à l'échelle régionale, nationale ou à l'échelle de l'EEE.[31]

42. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité de la Concurrence française retient une définition locale du marché. Auparavant, la zone de chalandise était définie au niveau départemental,[32] mais comme

para. 22 ; CE 5 octobre 2016, n° M.8099, Nissan/Mitsubishi, para. 11 ; CE 20 avril 2009, n° M.5347, Mapfre/Salvador/Caetano JV's, para. 10 ; CE 13 novembre 2012, n° M.6718, Toyota Tsusho corporation/CFAO, para. 11 ; CE 18 octobre 2019, n° M.9462, Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ AC-Mobil, para. 16 ; CE 17 juin 2020, n° M.9893, VGRD/Auto Wichert Asset, para. 17 et 19 ; CE 26 juillet 2017, n° M.8309, Volvo Car Corporation/First Rent A Car, para. 22.

[29] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 56, p. 15 et para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, para. 55, p. 13 et para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 45, p. 8 et para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 76, p. 21 et para. 52, p. 102 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 47, p. 10 et para. 17, p. 38 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 70, p. 19 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 81, 86 p. 18.

[30] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 52, p. 102 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, para. 47, p. 10 et para. 17, p. 38 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 71, p. 19; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 84, 86 p. 18.

[31] CE 20 avril 2009, n° M.5347, Mapfre/Salvador/Caetano JV's, para. 11 ; CE 13 novembre 2012, n° M.6718, Toyota Tsusho corporation/CFAO, para. 12 ; CE 16 octobre 2015, n° M.7747, PGA/MSA, para. 18-19 ; CE 5 juillet 2017, n° M.8449, Peugeot/Opel, para. 37-38 ; CE 18 octobre 2019, n° M.9462, Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ACMobil, para. 20-21.

[32] Autorité de la Concurrence 20 décembre 2017, n° 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, para. 8-9 ; Autorité de la Concurrence 24 octobre 2017, n° 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, para. 8-9 ; Autorité de la Concurrence 6 juin 2017, n° 17-DCC-78, Tenedor Reims-Etoile 51/Bernard Participations-Tenedor, para. 14-15 ; Autorité de la Concurrence 1er juin 2017, n° 17-DCC-75, Covenant SA/Dauphine 27, para. 10-11 ; Autorité de la Concurrence 8 février 2017, n° 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/ECL, para. 8-9.

les analyses à ce niveau ne reflètent plus la dynamique concurrentielle du marché, l'AdlC utilise désormais des zones de chalandises locales définies en fonction de la durée du trajet.[33]

VI.1.2.b Position de la partie notifiante

43. La partie notifiante fait référence à la pratique décisionnelle de la Commission européenne, de l'AdlC et de l'Autorité belge de la Concurrence.[34] Elle considère que le marché est de dimension nationale, en se basant sur le grand nombre de réparateurs/concessionnaires présents en Belgique et la proximité géographique qui existe entre eux, ce qui, selon elle, aurait un effet de substitution en chaîne.[35] Néanmoins, en tenant compte de la pratique décisionnelle de l'Autorité, elle propose de considérer le marché géographique comme étant national ou provincial (Hainaut et Namur).

VI.1.2.c Instruction

44. L'auditeur souligne les nombreuses décisions rendues et les pratiques décisionnelles bien établies dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur estime qu'il n'est pas nécessaire de mener une étude de marché.

VI.1.2.d Conclusion de l'auditeur

45. L'auditeur estime que la définition exacte du marché géographique – national ou local – en ce qui concerne, d'une part, le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP neufs et, d'autre part, celui des VUL, peut être laissée ouverte, dans la mesure où l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la délimitation envisagée.

46. En ce qui concerne la définition géographique du marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP et/ou de VUL d'occasion, soit locale ou nationale, l'auditeur estime que cette question peut être laissée ouverte dans la mesure où l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la délimitation envisagée.

VI.1.2.a Appréciation et conclusion du Collège

47. Le Collège constate que les pratiques décisionnelles de l'Autorité[36] et de la Commission européenne[37] en matière de vente au détail des véhicules automobiles laissent ouverte la question de la délimitation géographique exacte des marchés pertinents, ceux-ci pouvant revêtir une dimension nationale ou locale. Le Collège estime qu'aucun élément du dossier ne justifie de s'en écarter ou de procéder à une étude de marché. Le Collège estime dès lors que la définition géographique exacte des

[33] Autorité de la Concurrence 12 mars 2019, n° 19-DCC-42, Emil Frey Motors France-Fiber/Bernard Participations SAS, para. 34-35 en 46.
[34] Formulaire de notification, para. 92-98.
[35] Formulaire de notification, para. 100-101.
[36] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 56, p. 15 et para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, para. 55, p. 13 et para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 45, p. 8 et para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 76, p. 21 et para. 52, p. 102 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 47, p. 10 et para. 17, p. 38 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 70, p. 19 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 81 et 86 p. 18.
[37] CE 20 avril 2009, n° M.5347, Mapfre/Salvador/Caetano JV's, para. 11 ; CE 13 novembre 2012, n° M.6718, Toyota Tsusho corporation/CFAO, para. 12 ; CE 16 octobre 2015, n° M.7747, PGA/MSA, para. 18-19 ; CE 5 juillet 2017, n° M.8449, Peugeot/Opel, para. 37-38 ; CE 18 octobre 2019, n° M.9462, Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ACMobil, para. 20-21.

marchés de la vente au détail de VP neufs, de VUL neufs et de VP et/ou VUL d'occasion peut être laissée ouverte. En effet, quelle que soit la délimitation retenue, l'Opération ne soulève aucun doute sérieux quant à sa compatibilité avec les règles du CDE en matière de contrôle des concentrations.

VI.1.3 Conclusion

48. Au vu de ce qui précède, l'auditeur retient un marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP neufs. Il n'est par ailleurs pas nécessaire de définir plus précisément le marché géographique (national ou local), étant donné que l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité.

49. Parallèlement, l'auditeur retient un marché non spécifique à une marque de la vente au détail VUL neufs. Il n'est par ailleurs pas nécessaire de définir plus précisément le marché géographique (national ou local), étant donné que l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité.

50. Enfin l'auditeur retient un marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP et/ou de VUL d'occasion. Il n'est par ailleurs pas nécessaire de définir plus précisément le marché géographique (national ou local), étant donné que l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité.

51. **Le Collège** souscrit à l'analyse de l'auditeur et aux marchés qu'il retient.

52. En matière de vente au détail de véhicules automobiles, le Collège retient dès lors, aux fins de l'appréciation de l'Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, trois marchés distincts :

- Un marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP neufs. La question de savoir si ce marché présente une dimension géographique locale ou nationale peut être laissée ouverte étant donné que l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité ;
- Un marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VUL neufs. La question de savoir si ce marché présente une dimension géographique locale ou nationale peut être laissée ouverte étant donné que l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité ; et
- Un marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP et/ou de VUL d'occasion. La question de savoir si ce marché présente une dimension géographique locale ou nationale peut être laissée ouverte étant donné que l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité.

VI.2 Les services d'entretien et de réparation de VP et de VUL

VI.2.1 Marché de produits

VI.2.1.a Pratique décisionnelle

53. Dans sa pratique décisionnelle antérieure, l'Autorité avait retenu l'existence d'un marché distinct pour les services d'entretien et de réparation, y compris les services fournis par des réparateurs non agréés, tout en laissant ouverte la possibilité d'une distinction supplémentaire entre les services

d'entretien et de réparation des VP, d'une part, et des VUL, d'autre part. Ce marché est spécifique à une marque.[38]

54. Dans l'affaire *Delorge/Coox*, l'Autorité a considéré que les services d'entretien et de réparation de VP et VUL formaient un seul marché.[39]

55. Dans l'affaire D'Ieteren/Jennes, l'Autorité a identifié des marchés de produits distincts pour les services de réparation et de remplacement de pneus d'une part, et de vitres d'autre part, mais la définition du marché de produits est finalement restée ouverte sur ce point.[40]

56. Dans l'affaire A&M Holding BM BV/Holding Davo BV, l'étude de marché indiquait que les centrales de pneus, les réparateurs de vitres et les services de carrosserie ne constituent pas une alternative pour les services d'entretien et de réparation. L'Autorité a donc conclu qu'il existe un marché distinct, spécifique à une marque, pour les services de réparation-entretien des VP et VUL à l'exclusion de la réparation et du remplacement de pneus, des vitres et de la carrosserie.[41]

57. Dans sa pratique décisionnelle, la Commission européenne a identifié un marché pour les services de réparation et d'entretien de véhicules automobiles,[42] et a considéré que ce marché est spécifique à chaque marque.

58. La Commission a identifié trois types d'acteurs sur ce marché : (i) les concessionnaires agréés, qui sont soit détenus par le constructeur automobile, soit des franchisés exploitant leur entreprise de manière indépendante, (ii) les centres de maintenance rapide spécialisés dans l'entretien et la réparation des véhicules, et (iii) les garages indépendants et autres prestataires de services complets.[43]

59. La Commission a, à plusieurs reprises, envisagé d'établir une distinction entre, d'une part, ce qu'on appelle l'entretien et la réparation « légers » et, d'autre part, l'entretien et la réparation « complexes ». Dans ces affaires, la Commission n'a toutefois jamais été tenue de se prononcer définitivement sur ce point, car cela n'aurait eu aucune incidence sur l'appréciation des opérations en cause.[44]

60. Dans des décisions récentes, la Commission européenne a considéré un marché au détail distinct pour les pneus de remplacement, d'une part, et les services de réparation et de remplacement de vitres, d'autre part.[45] Dans l'affaire M.10687 *D'Ieteren/PHE*, la Commission a relevé, concernant le vitrage automobile, que presque tous les clients et une majorité de concurrents avaient indiqué que

[38] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 107, p. 23, para. 115, 116, p. 24 et para. 20, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, MIG/NAM, para. 90, p. 17, para. 98, p. 19, para. 99, p. 19 et para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep Jam nv, para. 79, p. 14, para. 89-90, p. 15 et para. 18, p. 38, ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 79, p. 20-21.
[39] ABC 19 novembre 2020, décision BMA-2020-C/C-35, *Delorge/Coox*, para. 94, p. 169.
[40] ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 56-60, p. 12 et para. 17, p. 38 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 98, p.20.
[41] ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 109-111, p. 26.
[42] CE 28 octobre 2021, n° M.10412, *Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro*, para. 20-21.
[43] CE 2 octobre 2002, n° M.2948, CVC/Kwik-Fit, para. 7 ; CE 31 mai 1999, n° M.1526, Ford/Kwik-Fit, para. 8.
[44] CE 12 mai 2011, n° 6063, Itochu/Speedy, para. 8 et 10 ; CE 2 octobre 2002, n° M.2948, CVC/Kwik-Fit, para. 8 ; CE 31 mai 1999, n° M.1526, Ford/Kwik-Fit, para. 9.
[45] Commission européenne, affaire M.10429, *Michelin/Allopneus*, décision du 21 octobre 2021, para. 13 ; Commission européenne, affaire M.10687, *D'Ieteren/PHE*, décision du 2 août 2022, para. 14, 26 (Formulaire de notification, Annexe 6.II.A).

la réparation des vitres devait être considérée comme distincte des autres types de réparations générales.[46]

L'AdlC a également considéré dans une décision que le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles était un marché distinct.[47]

VI.2.1.b Position de la partie notifiante

61. La partie notifiante fait référence à la pratique décisionnelle de la Commission européenne, de l'AdlC et de l'Autorité belge de la Concurrence.[48] Elle considère que le marché des services après-vente est un marché distinct du marché de la vente de véhicules automobiles, du marché des services de carrosserie et du marché de la vente de pièces détachées. Selon elle, ce marché comprend (i) les opérations de maintenance et réparation mécanique (opérations de maintenance (entretien/usure)) ; (ii) les réparations mécaniques non planifiées, dont les pannes ; (iii) les opérations de remplacement des pneus et (iv) la réparation des batteries des voitures électriques. Elle considère également qu'il convient de distinguer ce marché selon les marques en cause.[49]

VI.2.1.c Instruction

62. L'auditeur souligne les nombreuses décisions rendues et les pratiques décisionnelles bien établies dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur a estimé qu'il n'était pas nécessaire de mener une étude de marché.

VI.2.1.d Conclusion de l'auditeur

63. En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient un marché spécifique à une marque des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL.

64. L'auditeur estime que les centrales de pneus, les réparateurs de vitres et les services de carrosserie ne constituent pas une alternative pour les services d'entretien et de réparation. Il en conclut donc que ces acteurs ne font pas partie du marché spécifique à une marque des services d'entretien et de réparation.

VI.2.1.e Appréciation et conclusion du Collège

65. Le Collège constate que la pratique décisionnelle de l'Autorité[50] en matière de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles est bien établie et globalement conforme à celle de la Commission européenne[51].

---

[46] Commission européenne, affaire M.10687, *D'Ieteren/PHE*, décision du 2 août 2022, para. 21.
[43] Autorité de la Concurrence 12 mars 2019, n° 19-DCC-42, Emil Frey Motors France – Fiber/Bernard Participations SAS, para. 75-77.
[48] Formulaire de notification, para. 102-120.
[49] Formulaire de notification, para. 139.
[50] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 107, p. 23, para. 115, 116, p. 24 et para. 20, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, MIG/NAM, para. 90, p. 17, para. 98, p. 19, para. 99, p. 19 et para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep Jam nv, para. 79, p. 14, para. 89-90, p. 15 et para. 18, p. 38, ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 79, p. 20-21 et para. 109-111, p. 26 ; ABC 19 novembre 2020, décision BMA-2020-C/C-35, *Delorge/Coox*, para. 94, p. 169 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 56-60, p. 12 et para. 17, p. 38 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 98, p.20.
[51] Commission européenne, affaire M.10429, *Michelin/Allopneus*, décision du 21 octobre 2021, para. 13 ; Commission européenne, affaire M.10687, *D'Ieteren/PHE*, décision du 2 août 2022, para. 14, 26 (Formulaire de notification, Annexe 6.II.A) ; Commission européenne, affaire M.10687, *D'Ieteren/PHE*, décision du 2 août 2022, para. 21.

66. Dans son formulaire de notification, la partie notifiante attire l'attention de l'Autorité sur le fait que l'on observe actuellement une tendance à la hausse de vente conjointe d'un véhicule et d'un contrat d'entretien de celui-ci[52]. Cette évolution impliquerait, toujours selon la partie notifiante, que la concurrence entre les garages sur le service après-vente se jouerait de plus en plus au niveau de l'achat des véhicules et donc au niveau intermarque[53].

67. À ce stade, le Collège n'estime pas nécessaire de se positionner sur la question de savoir si les affirmations de la partie notifiante reflètent bien la réalité du marché. Néanmoins, le Collège estime que, en l'absence d'éléments permettant d'estimer l'impact de cette évolution sur le marché des services de réparation et d'entretien, et tenant compte du fait que cette évolution concernerait le début du cycle de vie d'un véhicule, il n'y a pas de raison de s'écarter de la pratique décisionnelle existante ou de procéder à une étude de marché.

68. Le Collège suit l'auditeur dans son évaluation, exprimée lors de l'audience du 31 aout 2026, selon laquelle le développement du phénomène de contractualisation des services d'entretien au moment de l'achat du véhicule ne justifie pas, dans le cadre de ce dossier, de s'écarter de la pratique décisionnelle suivant laquelle le marché des services après-vente est un marché distinct du marché de la vente de véhicules automobiles.

69. Le Collège retient dès lors un marché spécifique à une marque des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL.

70. Les centrales de pneus, les réparateurs de vitres et les services de carrosserie ne constituent pas, pour ces services, des alternatives suffisantes et ne sont dès lors pas inclus dans le marché pertinent. La question d'une éventuelle distinction entre les services d'entretien et de réparation de VP et ceux de VUL peut être laissée ouverte. En effet, cette distinction est sans incidence sur l'appréciation de l'Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations.

VI.2.2 Marché géographique

VI.2.2.a Pratique décisionnelle

71. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité a défini un marché des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL de dimension locale.[54]

72. La Commission européenne a laissé ouverte la question de l'étendue exacte du marché géographique des services d'entretien et de réparation mais considère une possible segmentation au niveau régional ou national.[55]

73. Dans sa pratique décisionnelle, l'AdIC retient une définition locale du marché. Auparavant, la zone de chalandise était définie au niveau départemental,[56] mais comme les analyses à ce niveau ne

[52] Formulaire de notification, para. 242.
[53] Formulaire de notification, para. 247.
[54] ABC 19 novembre 2020, décision ABC-2020-CC-35, Delorge/Coox, para. 94, p. 169 ; ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, MIG/NAM, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 18, p. 38 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 17, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 52, p. 102 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 117-120, p. 27 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 99 p.20.
[55] CE 28 octobre 2021, n° M.10412, *Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro*, para. 30-31.
[56] Autorité de la Concurrence 8 février 2017, n° 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/ECL, para. 8-9.

reflètent plus la dynamique concurrentielle du marché, l'AdlC utilise désormais des zones de chalandises locales définies en fonction de la durée du trajet.[57]

VI.2.2.b Position de la partie notifiante

74. La partie notifiante fait référence à la pratique décisionnelle de la Commission européenne, de l'AdlC et de l'Autorité belge de la Concurrence.[58] Elle considère que le marché est de dimension nationale, en se basant sur le grand nombre de réparateurs/concessionnaires présents en Belgique et la proximité géographique qui existe entre eux, ce qui, selon elle, aurait un effet de substitution en chaîne.[59]

VI.2.2.c Instruction

75. L'auditeur souligne les nombreuses décisions rendues et les pratiques décisionnelles bien établies dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur a estimé qu'il n'était pas nécessaire de mener une étude de marché.

VI.2.2.d Conclusion de l'auditeur

76. Aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient que le marché des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL revêt un caractère local.[60]

VI.2.2.e Appréciation et conclusion du Collège

77. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur, qui partage celle de la partie notifiante[61]. Le Collège constate que la pratique décisionnelle de l'Autorité[62] retient une dimension locale pour le marché des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL. Cette approche est également conforme à la pratique décisionnelle de l'AdlC[63]. La Commission européenne[64] a quant à elle laissé ouverte la question de la délimitation géographique exacte de ce marché.

78. Le Collège estime qu'aucun élément du dossier ne justifie de s'écarter de la pratique décisionnelle de l'Autorité. Le Collège retient dès lors, aux fins de l'appréciation de l'Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, un marché géographique local pour les services d'entretien et de réparation de VP et de VUL.

VI.2.3 Conclusion

79. Pour procéder à l'évaluation du marché des services d'entretien et de réparation, l'auditeur se fonde sur la délimitation la plus étroite possible de ce marché, à savoir le marché spécifique à une

[57] Autorité de la Concurrence 12 mars 2019, n° 19-DCC-42, Emil Frey Motors France-Fiber/Bernard Participations SAS, para. 79-82.
[58] Formulaire de notification, para. 121-138.
[59] Formulaire de notification, para. 140.
[60] La section VII.3.1 présente plus en détail la méthodologie relative aux marchés locaux.
[61] Formulaire de notification, para. 141.
[62] ABC 19 novembre 2020, décision ABC-2020-CC-35, Delorge/Coox, para. 94, p. 169 ; ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, MIG/NAM, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 18, p. 38 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 17, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 52, p. 102 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 117-120, p. 27 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 99 p.20.
[63] Autorité de la Concurrence 8 février 2017, n° 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/ECL, para. 8-9 ; Autorité de la Concurrence 12 mars 2019, n° 19-DCC-42, Emil Frey Motors France-Fiber/Bernard Participations SAS, para. 79-82.
[64] CE 28 octobre 2021, n° M.10412, *Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro*, para. 30-31.

marque des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL, de dimension locale, en incluant dans chaque cas les services des réparateurs non agréés, à l'exclusion des réparations de carrosserie ainsi que de la réparation et du remplacement des vitres et de la vente au détail de pneus.

80. **Le Collège** souscrit à l'analyse de l'auditeur et au marché qu'il retient.

81. En matière de services d'entretien et de réparation, le Collège retient dès lors, aux fins de l'appréciation de l'Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, un marché spécifique à une marque des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL, de dimension locale, en incluant dans chaque cas les services des réparateurs non agréés, à l'exclusion des réparations de carrosserie ainsi que de la réparation et du remplacement des vitres et de la vente au détail de pneus.

VI.3 Les services de réparation et de remplacement des vitres

VI.3.1 Marché de produits

VI.3.1.a Pratique décisionnelle

82. Dans l'affaire D'Ieteren/Jennes, l'auditeur conclut qu'il existe des éléments permettant de distinguer un marché distinct pour la réparation et le remplacement des vitres des VP et VUL.[65] Dans l'affaire A&M/Davo, l'auditeur conclut qu'il existe un marché distinct pour la réparation et le remplacement des vitres, en se basant sur la pratique décisionnelle existante et sur les résultats de l'enquête de marché. Dans ce contexte, il constate qu'une pression concurrentielle est exercée, au minimum, par les garages agréés qui, outre les travaux effectués à l'intérieur d'un véhicule, sont également en mesure d'effectuer des travaux à l'extérieur d'un véhicule.[66]

83. La Commission européenne a considéré un marché de détail distinct pour les pneus de remplacement, d'une part, et les services de réparation et de remplacement de vitres, d'autre part.[67] Dans l'affaire M.10687 *D'Ieteren/PHE*, la Commission a identifié un marché distinct pour la réparation et le remplacement des vitres (« *vehicle glass repair* ») des véhicules légers (< 3,5 tonnes), distinct des autres types de réparations générales.[68] La Commission européenne s'est notamment fondée sur les arguments suivants : les équipements différents requis, le besoin d'expertise, les attentes du client (réparation sur place et fréquence), et le rôle des compagnies d'assurance (accords-cadres). Bien que la Commission ait constaté l'existence de différences significatives en matière de tarification, d'expertise et de service entre les réparateurs de vitres spécialisés et les garages, elle a néanmoins considéré, dans cette affaire, que les deux faisaient partie d'un marché distinct de la réparation de vitres pour véhicules légers (< 3,5 tonnes).[69] Au sein de ce marché, aucune distinction supplémentaire n'a été opérée entre la réparation et le remplacement. En effet, du point de vue du consommateur, la distinction n'est pas claire et les prestataires proposent généralement les deux services.[70]

84. Dans l'affaire *GlasGarage Rotterdam c. Carglass*,[71] l'Autorité néerlandaise de la concurrence et des marchés (ci-après « ACM ») fait état d'un marché de la réparation et du remplacement des vitres

[65] ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 59, p. 12.
[66] ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 133 et 135, p. 30-31.
[67] CE 21 octobre 2021, n° M.10429, *Michelin/Allopneus*, para. 13 ; CE 2 août 2022, n° M.10687, *D'Ieteren/PHE*, para. 14, 26.
[68] Les termes « *vehicle glass repair* » font référence à un marché non spécifique à une marque.
[69] CE 2 août 2022, n° M.10687, D'Ieteren/PHE, para. 21.
[70] CE 2 août 2022, n° M.10687 – D'Ieteren/PHE, para. 26.
[71] ACM (NMa) 19 octobre 2000, n° 1184, GlasGarage Rotterdam/Carglass.

automobiles. Dans l'affaire *Automark c. Carglass*,[72] qui concernait le rejet d'une demande de mesures coercitives administratives, elle s'est également basée sur un marché de produits pour le remplacement et la réparation des vitres de voiture, mais a également fait remarquer que, du point de vue du droit de la concurrence, le marché était peut-être plus large et devrait éventuellement être défini comme le marché des services de réparation de dommages, y compris les services de réparation de vitres. Toutefois, aucune enquête plus approfondie n'a été menée à ce sujet dans le cadre de la plainte.

VI.3.1.b Position de la partie notifiante

85. La partie notifiante considère que les services de réparation et de remplacement des vitres sont compris dans le marché spécifique à une marque des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL.[73]

VI.3.1.c Instruction

86. L'auditeur souligne les décisions rendues dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur a estimé qu'il n'était pas nécessaire de mener une étude de marché.

VI.3.1.d Conclusion de l'auditeur

87. En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient un marché distinct pour les services de réparation et de remplacement des vitres. L'auditeur laisse ouverte la question de savoir si un tel marché doit être subdivisé en plusieurs marchés de produits, dans la mesure où l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la définition de marché de produits retenue.

VI.3.1.e Appréciation et conclusion du Collège

88. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur. Les pratiques décisionnelles de l'Autorité[74] et de la Commission européenne[75] en matière de définition des marchés pour la réparation et le remplacement des vitres des VP et VUL sont bien établies. Le Collège estime que le dossier ne présente aucun élément justifiant de s'en écarter. Le Collège retient dès lors, aux fins de l'appréciation de l'Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, un marché distinct pour les services de réparation et de remplacement des vitres de VP et de VUL.

VI.3.2 Marché géographique

VI.3.2.a Pratique décisionnelle

89. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité n'a pas précisé la délimitation géographique exacte du marché.[76]

---

[72] ACM (NMa) 11 septembre 2009, n° 6561, Automark B.V./Carglass B.V, voir aussi : *Besluit op klacht Automark tegen kortingssysteem Carglass* (acm.nl).
[73] Formulaire de notification, para. 139.
[74] ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 59, p. 12 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 133 et 135, p. 30-31.
[75] CE 21 octobre 2021, n° M.10429, *Michelin/Allopneus*, para. 13 ; CE 2 août 2022, n° M.10687, *D'Ieteren/PHE*, para. 14, 26 ; CE 2 août 2022, n° M.10687, D'Ieteren/PHE, para. 21 ; CE 2 août 2022, n° M.10687 – D'Ieteren/PHE, para. 26.
[76] ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 67, p. 13; ABC 26 juin 2024, ABC décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 141-144, p. 31-32.

90. Dans l'affaire M.10687 *D'Ieteren/PHE* concernant le marché des services de la réparation et du remplacement des vitres des véhicules légers (< 3,5 tonnes), la Commission européenne a retenu un marché national.[77]

VI.3.2.b Position de la partie notifiante

91. La partie notifiante considère que les services de réparation et de remplacement des vitres sont compris dans le marché spécifique à une marque des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL, et comme indiqué précédemment, elle considère que ce marché revêt une dimension nationale.[78]

VI.3.2.c Instruction

92. L'auditeur souligne les décisions rendues dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur estime qu'il n'est pas nécessaire de mener une étude de marché.

VI.3.2.d Conclusion de l'auditeur

93. L'auditeur ne se prononce pas sur la question de la délimitation exacte du marché géographique, qu'il soit local ou national, car cela n'a aucune incidence sur l'appréciation de la présente Opération.

VI.3.2.e Appréciation et conclusion du Collège

94. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur et considère qu'il n'est pas nécessaire de trancher la question de la délimitation géographique exacte du marché des services de réparation et de remplacement des vitres. En effet, que ce marché soit défini comme local ou national, l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité. La délimitation géographique exacte du marché peut dès lors être laissée ouverte.

VI.3.3 Conclusion

95. Sur la base de ce qui précède, l'auditeur part du principe qu'il existe un marché distinct pour les services de réparation et de remplacement des vitres, sans se prononcer sur la définition géographique de ce marché. La question de savoir si le marché des services de réparation et de remplacement des vitres doit être subdivisé en plusieurs marchés de produits peut également être laissée ouverte, car cela n'a aucune incidence sur l'appréciation de la présente Opération. Compte tenu de l'importance limitée des activités des parties sur ce marché, celui-ci ne fera pas l'objet d'une analyse plus approfondie.

96. **Le Collège** souscrit à la conclusion de l'auditeur et au marché qu'il retient.

97. Le Collège retient dès lors, aux fins de l'appréciation de l'Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, un marché distinct pour les services de réparation et de remplacement des vitres. La question de la délimitation géographique de ce marché est également laissée ouverte.

[77] CE 2 août 2022, n° M.10687, *D'Ieteren/PHE*, para. 36.
[78] Formulaire de notification, para. 139-140.

VI.4 La vente au détail de pneus

VI.4.1 Marché de produits

VI.4.1.a Pratique décisionnelle

98. Dans l'affaire *Sator Holding bv/Henrard Groep*, le marché de produits pour la vente au détail de pneus de remplacement a été laissé ouvert.[79] Dans l'affaire *D'Ieteren/Jennes*, l'auditeur conclut qu'il existe des éléments permettant de distinguer un marché distinct pour la réparation et le remplacement des pneus.[80] Dans l'affaire *A&M/Davo*, l'Autorité retient un marché distinct pour la vente au détail de pneus destinés aux VP et VUL.[81]

99. La Commission européenne a considéré un marché de détail distinct pour les pneus de remplacement, d'une part, et les services de réparation et de remplacement de vitres, d'autre part.[82] Elle fait la distinction entre, d'une part, la vente en gros de pneus de remplacement – c'est-à-dire la vente aux concessionnaires, aux garages indépendants, aux revendeurs de pneus et aux fournisseurs en ligne du marché des pièces de rechange – et, d'autre part, la vente au détail – c'est-à-dire la vente au consommateur final.[83]

100. Selon la Commission européenne, le marché de la fourniture de pneus peut être subdivisé en au moins trois marchés distincts :[84]

a) Pneus de première monte (pneus OEM) ;

b) Pneus de remplacement ;

c) Pneus reconditionnés.

101. Les pneus de remplacement sont des pneus neufs destinés à être montés sur des véhicules existants en remplacement d'anciens pneus.[85] Selon la pratique décisionnelle constante de la Commission européenne et d'autres autorités nationales de concurrence, le marché des pneus de remplacement peut être subdivisé, du point de vue de la demande, en au moins six marchés de produits distincts, à savoir (1) les pneus pour voitures particulières et camionnettes ; (2) les pneus pour camions et autobus ; (3) les pneus pour véhicules agricoles ; (4) les pneus pour engins de terrassement ; (5) les pneus pour deux-roues motorisés et (6) les pneus pour deux-roues non motorisés.[86]

102. La vente de pneus s'accompagne souvent d'un certain nombre de services complémentaires fournis aux utilisateurs finaux. Il s'agit, par exemple, des opérations de démontage et de montage, ainsi que des services d'équilibrage. Ces services sont assurés par les mêmes revendeurs qui vendent les pneus et font partie intégrante de cette vente. En outre, les distributeurs effectuent également d'autres travaux de réparation et fournissent des services complémentaires, tels que le contrôle de l'état des pneus et de la pression de gonflage du parc automobile. Étant donné que ces services sont accessoires à la distribution de pneus et qu'ils ne jouent qu'un rôle mineur dans le chiffre d'affaires

[79] ABC 3 juillet 2017, décision ABC-2017-C/C-28, Sator Holding bv/Henrard Groep, para. 70, p. 13 et para. 18, p. 28.
[80] ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 59, p. 12.
[81] ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 156-159 et 167-168, p. 34-36.
[82] CE 21 octobre 2021, n° M.10429, *Michelin/Allopneus*, para. 13 ; CE 2 août 2022, n° M.10687, *D'Ieteren/PHE*, para. 14, 26.
[83] CE 3 août 2018, n° M.9000, *Bain Capital/Reifen Krieg Group*, para. 7.
[84] CE 7 mars 2003, n° M.3081, *Michelin/Viborg*, para. 8.
[85] CE 20 juin 2001, n° AT.36041, *PO/Michelin*, para. 8-9 et 109.
[86] CE 7 mars 2003, n° M.3081, *Michelin/Viborg*, para. 10.

des parties, la Commission estime qu'il n'est pas nécessaire de les analyser en tant que marchés distincts.[87]

VI.4.1.b Position de la partie notifiante

103. La partie notifiante considère que les opérations de remplacement des pneus sont comprises dans le marché spécifique à une marque des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL.[88]

VI.4.1.c Instruction

104. L'auditeur souligne les décisions rendues dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur a estimé qu'il n'était pas nécessaire de mener une étude de marché.

VI.4.1.d Conclusion de l'auditeur

105. En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient un marché distinct pour la vente au détail de pneus destinés aux VP et VUL.

VI.4.1.e Appréciation et conclusion du Collège

106. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur. Les pratiques décisionnelles de l'Autorité[89] et de la Commission européenne[90] en matière de définition des marchés de la vente au détail de pneus destinés aux VP et VUL sont bien établies. Le Collège estime qu'aucun élément dans le dossier ne justifie de s'en écarter. Le Collège retient dès lors, aux fins de l'appréciation de la présente Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, un marché distinct pour la vente au détail de pneus destinés aux VP et VUL. Les services accessoires à la vente de pneus, tels que le montage, le démontage et l'équilibrage, ne justifient pas une délimitation distincte du marché.

VI.4.2 Marché géographique

VI.4.2.a Pratique décisionnelle

107. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité n'a pas précisé la délimitation géographique exacte du marché.[91]

108. En ce qui concerne les pneus de remplacement, il convient de se référer aux décisions de la Commission, dans lesquelles celle-ci a estimé que les marchés géographiques en cause pour tous les marchés de produits concernés étaient nationaux.[92]

109. Dans l'affaire *Michelin/Viborg*, la Commission a indiqué que les conditions de concurrence au sein d'un État membre ne diffèrent généralement pas de manière significative. La Commission a estimé que, dans la plupart des pays de l'Espace économique européen (« EEE »), il existe des chaînes nationales de distributeurs de pneus de remplacement qui se font concurrence au niveau national. En

[87] CE 7 mars 2003, n° M.3081, *Michelin/Viborg*, para. 12.
[88] Formulaire de notification, para. 139.
[89] ABC 3 juillet 2017, décision ABC-2017-C/C-28, Sator Holding bv/Henrard Groep, para. 70, p. 13 et para. 18, p. 28 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 59, p. 12 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 156-159 et 167-168, pp. 34-36.
[90] CE 21 octobre 2021, n° M.10429, *Michelin/Allopneus*, para. 13 ; CE 2 août 2022, n° M.10687, *D'Ieteren/PHE*, para. 14, 26 ; CE 3 août 2018, n° M.9000, *Bain Capital/Reifen Krieg Group*, para. 7 ; CE 7 mars 2003, n° M.3081, *Michelin/Viborg*, para. 8 ; CE 20 juin 2001, n° AT.36041, *PO/Michelin*, para. 8-9 et 109 ; CE 7 mars 2003, n° M.3081, *Michelin/Viborg*, para. 10.
[91] ABC 3 juillet 2017, décision ABC-2017-C/C-28, Sator Holding bv/Henrard Groep, para. 74, p. 13 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 67, p. 13 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 166 et 167-168, p. 36.
[92] CE 1er juillet 2015, n° M.7643, *CNRC/Pirelli*, para. 34 ; CE 12 mai 2011, n° M.6063, *Itochu/Speedy*, para. 12.

outre, la Commission a fait valoir que, bien qu'il soit peu probable que l'étendue géographique de ces marchés soit plus restreinte que celle des marchés nationaux, les distributeurs de pneus opérant au niveau national sont également confrontés à la concurrence de distributeurs locaux, les clients préférant généralement les distributeurs situés à proximité.

110. Dans l'affaire *CNRC/Pirelli*, la Commission indique que l'étude de marché réalisée dans le cadre de cette affaire fournit certains éléments qui corroborent l'hypothèse selon laquelle l'EEE constitue le marché géographique pour l'ensemble des six marchés de produits.[93]

111. L'ACM et l'AdlC considèrent que le marché des pneus de remplacement est national, régional ou local.[94]

VI.4.2.b Position de la partie notifiante

112. La partie notifiante considère que les opérations de remplacement des pneus sont comprises dans le marché spécifique à une marque des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL, et comme indiqué précédemment, elle considère que ce marché revêt une dimension nationale.[95]

VI.4.2.c Instruction

113. L'auditeur souligne les décisions rendues dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur estime qu'il n'est pas nécessaire de mener une étude de marché.

VI.4.2.d Conclusion de l'auditeur

114. L'auditeur estime qu'il n'est pas nécessaire, pour l'appréciation de cette opération, de délimiter le marché géographique au niveau local, régional ou national.

VI.4.2.e Appréciation et conclusion du Collège

115. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur. Au regard des pratiques décisionnelles bien établies de l'Autorité[96], de la Commission européenne[97], de l'ACM[98], de l'AdlC[99] et des éléments du dossier, il n'est pas nécessaire de trancher la question de la délimitation géographique exacte du marché de la vente au détail de pneus destinés aux VP et VUL. En effet, que ce marché soit défini au niveau local, régional ou national, l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité. La délimitation géographique exacte du marché peut dès lors être laissée ouverte.

VI.4.3 Conclusion

116. Au vu de ce qui précède, l'auditeur part du principe qu'il existe un marché distinct pour la vente au détail de pneus destinés aux VP et/ou aux VUL, sans préciser la délimitation géographique de ce

---

[93] CE 1er juillet 2015, n° M.7643, *CNRC/Pirelli*, para. 34.
[94] ACM 13 décembre 2000, affaire 2218, Hofka en Sampermans B.V./Stoof Autobanden B.V. en De Hoeve Autobanden B.V., para. 11 ; ACM 15 octobre 2003, affaire 3081, Braverassa/Sandean, para. 20 ; Autorité de la Concurrence, n° 16-DDC-223, Group Kertrucks Finance/ Caroff Pneus, Carhaix PL et GGP, para. 33.
[95] Formulaire de notification, para. 139-140.
[96] ABC 3 juillet 2017, décision ABC-2017-C/C-28, Sator Holding bv/Henrard Groep, para. 74, p. 13 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 67, p. 13 ; ABC 26 juin 2024, décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 166 et 167-168, p. 36.
[97] CE 1er juillet 2015, n° M.7643, *CNRC/Pirelli*, para. 34 ; CE 12 mai 2011, n° M.6063, *Itochu/Speedy*, para. 12 ; CE 1er juillet 2015, n° M.7643, *CNRC/Pirelli*, para. 34.
[98] ACM 13 décembre 2000, affaire 2218, Hofka en Sampermans B.V./Stoof Autobanden B.V. en De Hoeve Autobanden B.V., para. 11 ; ACM 15 octobre 2003, affaire 3081, Braverassa/Sandean, para. 20
[99] Autorité de la Concurrence, n° 16-DDC-223, Group Kertrucks Finance/ Caroff Pneus, Carhaix PL et GGP, para. 33.

marché. Compte tenu de l'importance limitée des activités des parties sur ce marché, celui-ci ne fera pas l'objet d'une analyse plus approfondie.

117. **Le Collège** souscrit à la conclusion de l'auditeur et au marché qu'il retient.

118. Le Collège retient dès lors, aux fins de l'appréciation de l'Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, un marché distinct pour la vente au détail de pneus destinés aux VP et/ou aux VUL. La question de la délimitation géographique de ce marché peut être laissée ouverte, cette question n'ayant pas d'incidence sur l'Opération.

VI.5 Les services de réparation de carrosserie de VP et VUL

VI.5.1 Marché de produits

VI.5.1.a Pratique décisionnelle

119. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité a retenu un marché distinct, non spécifique à une marque, pour les services de réparation de carrosserie.[100]

120. À la connaissance de l'auditorat, la pratique décisionnelle européenne ne considère pas les services de réparation de carrosserie comme constituant un marché de produits distinct des services d'entretien et de réparation.[101]

121. L'AdlC, comme la Commission, ne reconnaît pas l'existence d'un marché des services de réparation de carrosserie.[102]

VI.5.1.b Position de la partie notifiante

122. La partie notifiante fait référence au manque de pratique décisionnelle de la Commission européenne et à la pratique décisionnelle existante de l'AdlC et de l'Autorité belge de la Concurrence,[103] et estime que les services de réparation de carrosserie forment un marché distinct.[104]

VI.5.1.c Instruction

123. L'auditeur souligne les nombreuses décisions rendues et les pratiques décisionnelles bien établies dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur a estimé qu'il n'était pas nécessaire de mener une étude de marché.

---

[100] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, para. 52, p. 102 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, para. 17, p. 38 ; ABC décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 178-180 et 187, p. 38-40 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'leteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 116 p.22.

[101] ABC 8 juillet 2019, décision ABC-CC-19-19, MIG Motors/NAM, para. 102, p. 19 ; ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 142, p. 27. Pour la définition du marché de produits de l'entretien et de la réparation de VP et VUL, voir notamment : CE 28 octobre 2021, n° M.10412, *Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro*.

[102] ABC 8 juillet 2019, décision ABC-CC-19-19, MIG Motors, NMA, para. 103, p. 19 ; ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 143, p. 27. Pour la définition du marché de produits de l'entretien et de la réparation de VP et VUL, voir notamment : Autorité de la Concurrence 20 décembre 2017, n° 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 24 octobre 2017, n° 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 1er juin 2017, n° 17-DCC-75, Covenant SA/Dauphine 27, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 8 février 2017, n° 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/ECL, para. 5.

[103] Formulaire de notification, para. 145-152.

[104] Formulaire de notification, para. 160.

VI.5.1.d Conclusion de l'auditeur

124. L'auditeur ne voit aucune raison de se départir de la pratique décisionnelle établie et conclut qu'il existe un marché distinct pour les services de réparation de carrosserie de VP et VUL.

125. En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient un marché non spécifique à une marque des services de réparation de carrosserie de VP et VUL.

VI.5.1.e Appréciation et conclusion du Collège

126. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur. Les pratiques décisionnelles de l'Autorité[105], de l'AdlC[106] et de la Commission européenne[107] en matière de définition des marchés des services de réparation de carrosserie de VP et VUL sont bien établies. Le Collège estime que le dossier ne présente pas d'éléments justifiant de s'en écarter. Le Collège retient dès lors, aux fins de l'appréciation de la présente Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, un marché distinct et non spécifique à une marque des services de réparation de carrosserie de VP et VUL.

VI.5.2 Marché géographique

VI.5.2.a Pratique décisionnelle

127. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité a laissé ouverte la question de la délimitation géographique (nationale ou locale) du marché des services de carrosserie.[108]

128. A la connaissance de l'auditorat, la pratique décisionnelle européenne ne considère pas les services de réparation de carrosserie comme distincts des services d'entretien et de réparation, et n'apporte dès lors pas de précision sur la délimitation géographique d'un tel marché.[109] Il en va de même pour l'AdlC.[110]

VI.5.2.b Position de la partie notifiante

129. La partie notifiante fait référence au manque de pratique décisionnelle de la Commission européenne et à la pratique décisionnelle existante de l'AdlC et de l'Autorité belge de la

[105] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, para. 52, p. 102 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, para. 17, p. 38 ; ABC décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 178-180 et 187, p. 38-40 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 116 p.22.

[106] Autorité de la Concurrence 20 décembre 2017, n° 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 24 octobre 2017, n° 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 1er juin 2017, n° 17-DCC-75, Covenant SA/Dauphine 27, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 8 février 2017, n° 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/ECL, para. 5.

[107] CE 28 octobre 2021, n° M.10412, *Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro*.

[108] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, para. 52, p. 102 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, para. 17, p. 38 ; ABC décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 186-187, p. 39-40 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 117 p.22.

[109] ABC 8 juillet 2019, décision ABC-CC-19-19, MIG Motors/NAM, para. 102, p. 19 ; ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 142, p. 27. Pour la définition du marché de produits de l'entretien et de la réparation de VP et VUL, voir notamment : CE 28 octobre 2021, n° M.10412, *Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro*.

[110] ABC 8 juillet 2019, décision ABC-CC-19-19, MIG Motors, NMA, para. 103, p. 19 ; ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 143, p. 27. Pour la définition du marché de produits de l'entretien et de la réparation de VP et VUL, voir notamment : Autorité de la Concurrence 20 décembre 2017, n° 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 24 octobre 2017, n° 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 1er juin 2017, n° 17-DCC-75, Covenant SA/Dauphine 27, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 8 février 2017, n° 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/CEL, para. 5.

Concurrence.[111] Elle considère que le marché est de dimension nationale, et se base sur le grand nombre de réparateurs/concessionnaires présents en Belgique et la proximité géographique qui existe entre eux, ce qui, selon elle, aurait un effet de substitution en chaîne.[112]

VI.5.2.c Instruction

130. L'auditeur souligne les nombreuses décisions rendues et les pratiques décisionnelles bien établies dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur a estimé qu'il n'était pas nécessaire de mener une étude de marché.

VI.5.2.d Conclusion de l'auditeur

131. En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur considère que le marché des services de réparation de carrosserie présente un caractère local ou national, et que la définition exacte du marché géographique peut être laissée ouverte, dans la mesure où l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la délimitation envisagée.

VI.5.2.e Appréciation et conclusion du Collège

132. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur. Les pratiques décisionnelles de l'Autorité[113], de l'AdlC[114] et de la Commission européenne[115] en matière de marchés de services de réparation de carrosserie sont bien établies. Compte tenu de l'absence d'éléments dans le dossier justifiant de s'en écarter, le Collège considère que le marché des services de réparation de carrosserie peut être de dimension locale ou nationale. La délimitation géographique exacte de ce marché (qui est de dimension soit nationale soit locale) peut être laissée ouverte. En effet, l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la délimitation retenue.

VI.5.3 Conclusion

133. Compte tenu de ce qui précède, l'auditeur retient l'existence d'un marché national et local non spécifique à une marque pour les services de réparation de carrosserie de VP et VUL.

134. **Le Collège** souscrit à la conclusion de l'auditeur en ce qui concerne la définition d'un marché non spécifique à une marque pour les services de réparation de carrosserie de VP et VUL. Le Collège laisse ouverte la question de la dimension locale ou nationale de ce marché, l'Opération ne donnant lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la délimitation envisagée.

---

[111] Formulaire de notification, para. 153-159.

[112] Formulaire de notification, para. 161.

[113] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, para. 52, p. 102 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, para. 17, p. 38 ; ABC décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 178-180 et 187, p. 38-40 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 116 p.22.

[114] Autorité de la Concurrence 20 décembre 2017, n° 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 24 octobre 2017, n° 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 1er juin 2017, n° 17-DCC-75, Covenant SA/Dauphine 27, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 8 février 2017, n° 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/ECL, para. 5.

[115] CE 28 octobre 2021, n° M.10412, *Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro*.

VI.6 La vente au détail de pièces détachées pour véhicules automobiles légers

VI.6.1 Marché de produits

VI.6.1.a Pratique décisionnelle

135. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité a défini un marché spécifique à une marque de la vente au détail de pièces détachées d'origine (OEM) pour VP et VUL. La question de savoir si les pièces qui ne sont pas d'origine (IAM) font partie de ce marché ou si elles exercent une forte pression latérale a été laissée ouverte.[116]

136. L'AdlC considère qu'il existe un marché des pièces de rechange et des accessoires pour les véhicules automobiles (légers), sans distinction particulière.[117]

137. La Commission européenne reconnaît l'existence d'un marché de la vente au détail de pièces détachées pour véhicules automobiles, distinct de la distribution de gros de pièces détachées.[118] La pratique décisionnelle établit en outre une distinction entre la vente de pièces détachées via le canal de distribution OEM et la vente de pièces détachées via le canal de distribution IAM.[119]

VI.6.1.b Position de la partie notifiante

138. La partie notifiante fait référence à la pratique décisionnelle de la Commission européenne et de l'Autorité belge de la Concurrence.[120] Elle considère que la vente de pièces de rechange et d'accessoires automobiles est un marché distinct du marché des services après-vente (réparation-entretien). Elle considère également que la vente en gros et la vente au détail doivent être distinguées au sein de ce marché. Enfin, la partie notifiante considère que le marché regroupe les pièces d'un même constructeur/importateur (en l'occurrence, le groupe D'Ieteren). Il s'agit donc d'un marché spécifique à une marque.[121]

VI.6.1.c Instruction

139. L'auditeur souligne les nombreuses décisions rendues et les pratiques décisionnelles bien établies dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur a estimé qu'il n'était pas nécessaire de mener une étude de marché.

---

[116] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 199, p. 35, para. 212, p. 37, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, Mig Motors/NAM, para. 132, p. 23, para. 140, p. 24 et para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 115, p. 18 et para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 151, p. 32, para. 160-162, p. 34 et para. 52-53, p. 102-103 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 91-93 et 99, p. 20-22 et para. 17, p. 38 ; ABC décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 194 et 202-205, p. 41-42 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 128-129 p.24.

[117] Autorité de la Concurrence 20 décembre 2017, n° 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 24 octobre 2017, n° 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 6 juin 2017, n° 17-DCC-78, Tenedor Reims – étoile 51/Bernard Participations – groupe Tenedor, para. 9 ; Autorité de la Concurrence 1er juin 2017, n° 17-DCC-75, Convenant SA/Dauphine 27, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 8 février 2017, n° 17-DCC-18, Mercedes-Benz Lyon/ECL, para. 5.

[118] CE 28 octobre 2021, n° M.10412, *Scania Sverige/DIN BIL Sverige/Bilmetro*, para. 17; CE 13 novembre 2012, n° M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, para. 20.

[119] CE 13 novembre 2012, n° M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, para. 20.

[120] Formulaire de notification, para. 162-168.

[121] Formulaire de notification, para. 175.

VI.6.1.d Conclusion de l'auditeur

140. En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient un marché de la vente au détail de pièces détachées pour VP et VUL, et laisse ouverte la question de savoir si un tel marché inclut ou non le segment IAM, dans la mesure où l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la définition de marché de produits retenue.

VI.6.1.e Appréciation et conclusion du Collège

141. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur. Les pratiques décisionnelles de l'Autorité[122], de l'AdlC[123] et de la Commission européenne[124] en matière de définition des marchés de la vente au détail de pièces détachées pour VP et VUL sont bien établies. Le Collège estime que le dossier ne présente pas d'éléments justifiant de s'en écarter. Le Collège retient dès lors, aux fins de l'appréciation de la présente Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, un marché de la vente au détail de pièces détachées pour VP et VUL.

142. La question de savoir si ce marché comprend également les pièces IAM peut être laissée ouverte. En effet, l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la définition de marché de produits retenue.

VI.6.2 Marché géographique

VI.6.2.a Pratique décisionnelle

143. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité a défini un marché spécifique à une marque de la vente de pièces détachées pour VP et VUL de dimension nationale.[125]

144. Dans sa pratique décisionnelle, la Commission européenne a laissé ouverte la question de la délimitation géographique du marché de la vente au détail de pièces détachées mais elle tend à considérer que ce marché peut être délimité à l'échelle nationale ou régionale.[126]

145. L'AdlC applique également sa nouvelle méthode de délimitation des zones de chalandises locales définies en fonction de la durée du trajet pour définir le marché de la vente au détail de pièces détachées. Cette approche s'oppose aux analyses menées au niveau départemental, telles qu'elles

---

[122] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 199, p. 35, para. 212, p. 37, para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, Mig Motors/NAM, para. 132, p. 23, para. 140, p. 24 et para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 115, p. 18 et para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 151, p. 32, para. 160-162, p. 34 et para. 52-53, p. 102-103 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 91-93 et 99, p. 20-22 et para. 17, p. 38 ; ABC décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 194 et 202-205, p. 41-42 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 128-129 p.24.

[123] Autorité de la Concurrence 20 décembre 2017, n° 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 24 octobre 2017, n° 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 6 juin 2017, n° 17-DCC-78, Tenedor Reims – étoile 51/Bernard Participations – groupe Tenedor, para. 9 ; Autorité de la Concurrence 1er juin 2017, n° 17-DCC-75, Convenant SA/Dauphine 27, para. 5 ; Autorité de la Concurrence 8 février 2017, n° 17-DCC-18, Mercedes-Benz Lyon/ECL, para. 5.

[124] CE 28 octobre 2021, n° M.10412, *Scania Sverige/DIN BIL Sverige/Bilmetro*, para. 17; CE 13 novembre 2012, n° M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, para. 20 ; CE 13 novembre 2012, n° M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, para. 20.

[125] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 213-214, p. 37 et para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, Mig Motors/NAM, para. 141-142, p. 24 et para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 116, p. 19 et para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 164-165, p. 34 et para. 52, p. 102 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 98, p. 18 et para. 17, p. 38 ; ABC décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 202-205, p. 42 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 130 p.24.

[126] CE 28 octobre 2021, n° M.10412, *Scania Sverige/DIN BIL Sverige/Bilmetro*, para. 29.

étaient pratiquées par le passé, mais qui ne permettent plus aujourd'hui de saisir suffisamment les dynamiques concurrentielles.[127]

VI.6.2.b Position de la partie notifiante

146. La partie notifiante fait référence à la pratique décisionnelle de la Commission européenne et de l'Autorité belge de la Concurrence.[128] Elle considère que le marché est de dimension nationale, et se base sur le grand nombre de réparateurs/concessionnaires présents en Belgique et la proximité géographique qui existe entre eux, ce qui, selon elle, aurait un effet de substitution en chaîne.[129]

VI.6.2.c Instruction

147. L'auditeur souligne les nombreuses décisions rendues et les pratiques décisionnelles bien établies dans ce secteur. En outre, rien n'indique, dans le cadre de la présente Opération, que la situation ait aujourd'hui considérablement changé. Pour ces raisons, l'auditeur a estimé qu'il n'était pas nécessaire de mener une étude de marché.

VI.6.2.d Conclusion de l'auditeur

En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient que le marché de la vente au détail de pièces détachées d'origine (OEM) spécifiques à une marque et/ou non d'origine (IAM) pour VP et VUL revêt un caractère national.

VI.6.2.e Appréciation et Conclusion du Collège

148. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur. Les pratiques décisionnelles de l'Autorité[130], de l'AdlC[131] et de la Commission européenne[132] en matière de définition des marchés de la vente au détail de pièces détachées pour VP et VUL sont bien établies. Le Collège estime que le dossier ne présente pas d'éléments justifiant de s'en écarter. Le Collège retient dès lors, aux fins de l'appréciation de la présente Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, un marché national de la vente au détail de pièces détachées spécifique à une marque, qu'elles soient d'origine (OEM) ou non d'origine (IAM), pour VP et VUL.

---

[127] Autorité de la Concurrence 20 décembre 2017, n° 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, para. 8-9 ; Autorité de la Concurrence 24 octobre 2017, n° 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, para. 8-9 ; Autorité de la Concurrence 6 juin 2017, n° 17-DCC-78, Tenedor Reims – étoile 51/Bernard Participations – Tenedor, para. 14-15 ; Autorité de la Concurrence 1er juin 2017, n° 17-DCC-75, Covenant SA/Dauphine 27, para. 10-11 ; Autorité de la Concurrence 8 février 2017, n° 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/ECL, para. 8-9 ; Autorité de la Concurrence 12 mars 2019, n° 19-DCC-42, Emil Frey Motors France – Fiber/Bernard Participations SAS, para. 34-35 et para. 74.

[128] Formulaire de notification, para. 169-174.

[129] Formulaire de notification, para. 176.

[130] ABC 1er juillet 2019, décision ABC-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, para. 213-214, p. 37 et para. 19, p. 68 ; ABC 8 juillet 2019, décision ABC-2019-CC-19, Mig Motors/NAM, para. 141-142, p. 24 et para. 20, p. 42 ; ABC 5 février 2020, décision ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, para. 116, p. 19 et para. 18, p. 38 ; ABC 15 juin 2020, décision ABC-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 164-165, p. 34 et para. 52, p. 102 ; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 98, p. 18 et para. 17, p. 38 ; ABC décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para. 202-205, p. 42 ; ABC 4 juin 2024, décision ABC-2024-CC-21, D'Ieteren Mobility Company nv / Porsche Centre East-Flanders nv, para. 130 p.24.

[131] Autorité de la Concurrence 20 décembre 2017, n° 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, para. 8-9 ; Autorité de la Concurrence 24 octobre 2017, n° 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, para. 8-9 ; Autorité de la Concurrence 6 juin 2017, n° 17-DCC-78, Tenedor Reims – étoile 51/Bernard Participations – Tenedor, para. 14-15 ; Autorité de la Concurrence 1er juin 2017, n° 17-DCC-75, Covenant SA/Dauphine 27, para. 10-11 ; Autorité de la Concurrence 8 février 2017, n° 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/ECL, para. 8-9 ; Autorité de la Concurrence 12 mars 2019, n° 19-DCC-42, Emil Frey Motors France – Fiber/Bernard Participations SAS, para. 34-35 et para. 74.

[132] CE 28 octobre 2021, n° M.10412, *Scania Sverige/DIN BIL Sverige/Bilmetro*, para. 29.

VI.6.3 Conclusion

149. En ce qui concerne le marché de produits, l'auditeur se fonde, sur la base de la pratique décisionnelle antérieure de l'Autorité, sur un marché de la vente de détail de pièces détachées d'origine (OEM) spécifiques à une marque et/ou non d'origine (IAM) pour les véhicules automobiles légers (VP et VUL).

150. En ce qui concerne la portée géographique, l'auditeur estime, sur la base de la pratique décisionnelle antérieure, que la délimitation géographique du marché peut être considérée comme nationale.

151. **Le Collège** souscrit à la conclusion de l'auditeur et retient donc un marché de la vente de détail de pièces détachées d'origine (OEM) spécifiques à une marque et/ou non d'origine (IAM) pour les véhicules automobiles légers (VP et VUL) de dimension nationale.

VI.7 Conclusion concernant les définitions des marchés

152. Au vu de ce qui précède, l'auditeur retient les marchés suivants :

- le(s) marché(s) non spécifique(s) à une marque de la vente au détail de VP neufs, de dimension locale et nationale ;
- le(s) marché(s) non spécifique(s) à une marque de la vente au détail de VUL neufs, de dimension locale et nationale ;
- le(s) marché(s) non spécifique(s) à une marque de la vente au détail de VP et/ou VUL d'occasion, de dimension locale et nationale ;
- les marchés spécifiques à une marque des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL, de dimension locale, incluant dans chaque cas les services des réparateurs non agréés, à l'exclusion des réparations de carrosserie ainsi que de la réparation et du remplacement des vitres et de la vente au détail de pneus ;
- le(s) marché(s) non spécifique(s) à une marque des services de réparation de carrosserie de VP et VUL, de dimension locale et nationale ;
- et le marché de la vente de pièces détachées spécifique à une marque (OEM) et/ou non d'origine (IAM) pour VP et VUL, de dimension nationale.

153. L'auditeur considère qu'il existe un marché distinct pour les services de réparation et de remplacement de vitres, ainsi qu'un marché distinct pour la vente au détail de pneus destinés aux VP et/ou aux VUL sans préciser les délimitations géographiques de ces marchés. Compte tenu des activités limitées des parties sur ces marchés, ceux-ci ne feront pas l'objet d'une analyse plus approfondie.

154. **Le Collège** souscrit la conclusion de l'auditeur concernant les définitions des marchés concernés par l'Opération.

155. Le Collège retient dès lors, aux fins de l'appréciation de la présente Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, les marchés suivants :

- le(s) marché(s) non spécifique(s) à une marque de la vente au détail de VP neufs, de dimension locale et nationale ;

- le(s) marché(s) non spécifique(s) à une marque de la vente au détail de VUL neufs, de dimension locale et nationale ;
- le(s) marché(s) non spécifique(s) à une marque de la vente au détail de VP et/ou VUL d'occasion, de dimension locale et nationale ;
- les marchés spécifiques à une marque des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL, de dimension locale, incluant dans chaque cas les services des réparateurs non agréés, à l'exclusion des réparations de carrosserie ainsi que de la réparation et du remplacement des vitres et de la vente au détail de pneus ;
- le(s) marché(s) non spécifique(s) à une marque des services de réparation de carrosserie de VP et VUL, de dimension locale et nationale ;
- et le marché de la vente de pièces détachées spécifique à une marque (OEM) et/ou non d'origine (IAM) pour VP et VUL, de dimension nationale.

156. Le Collège partage la conclusion de l'auditeur quant à l'existence d'un marché distinct pour les services de réparation et de remplacement de vitres, ainsi qu'un marché distinct pour la vente au détail de pneus destinés aux VP et/ou aux VUL. Le Collège considère que les dimensions géographiques de ces marchés ne nécessitent pas d'être précisées.

157. Le Collège estime également qu'une analyse plus approfondie de ces deux marchés n'est pas opportune, compte tenu du faible taux d'activités des parties sur ceux-ci.

VII. Les parts de marché

VII.1 Marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules automobiles neufs

VII.1.1 Instruction

158. La partie notifiante a fourni des parts de marché locales en se fondant sur une méthodologie basée sur des zones de chalandise locales.[133]

159. Les zones de chalandise locales sont délimitées suivant une méthode selon laquelle la zone de chaque garage comprend les codes postaux belges les plus proches du garage et qui, ensemble, représentent 80 % du chiffre d'affaires généré par le garage concerné.[134] Pour identifier ces communes les plus proches, elle se base sur le temps de trajet entre l'emplacement du garage et le centre des codes postaux. Les zones de chalandise locales (l'ensemble des codes postaux) sont ainsi calculées sur une période standard des trois années précédentes (en l'occurrence 2023-2024-2025) afin de lisser les variations du chiffre d'affaires annuel (et donc de sa répartition géographique). Les codes postaux dans lesquels le garage ne génère pas de chiffre d'affaires, mais qui se trouvent à l'intérieur de la zone délimitée, sont également considérés comme appartenant à la zone de chalandise locale du garage concerné, et sont donc pris en compte dans le calcul des parts de marché.

[133] La partie notifiante a tout d'abord communiqué des parts de marché sur base de proxys. Étant donné que les données approximatives tant au niveau national que provincial pour les marques Volkswagen, Skoda, Seat, Cupra et Audi dépassaient 20 % en 2025, l'équipe d'instruction a demandé à la partie notifiante de fournir les parts de marché pour la zone de chalandise de chaque garage.

[134] Le code postal utilisé est celui mentionné sur la facture.

160. Étant donné que les véhicules en leasing peuvent être immatriculés à l'adresse de la société de leasing et non à celle de l'utilisateur effectif, ces véhicules ne sont pas pris en compte dans la détermination des zones de chalandise locales, de façon à éviter une distorsion de celles-ci.[135]

161. Les parts de marché de chaque zone de chalandise locale sont calculées en comparant les volumes de véhicules particuliers neufs vendus par un des garages détenus par les parties aux volumes totaux du marché dans la zone de chalandise de ce garage (c'est-à-dire l'ensemble des véhicules nouvellement immatriculés selon la Febiac) pour la dernière année (en l'occurrence 2025).

162. L'équipe d'instruction a vérifié le calcul transmis par la partie notifiante et l'auditeur constate que celui-ci respecte la méthodologie de l'Autorité.

VII.1.2 Marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules particuliers (VP) neufs

163. Les parts de marché par zone de chalandise locale pour la vente de VP neufs après la concentration, pour l'année 2025, seront les suivantes :[136]

Véhicules particuliers (VP) neufs				
Concession	Zone de chalandise (en minutes de temps de conduite)	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée
CENTRE AUTOMOBILE CAC GOSSELIES	[25-30]	[5-10] %	[5-10] %	[10-15] %
CENTRE AUTOMOBILE CAC MSM	[25-30]	[5-10] %	[5-10] %	[15-20] %
CENTRE AUTOMOBILE DETOURNAY	[25-30]	[10-15] %	[5-10] %	[15-20] %
CENTRE AUTOMOBILE GTA AUTOMOBILE	[25-30]	[5-10] %	[5-10] %	[10-15] %
CENTRE AUTOMOBILE LOUVAUTO	[20-25]	[5-10] %	[0-5] %	[10-15] %
MAZUIN FLEURUS	[20-25]	[5-10] %	[5-10] %	[10-15] %
MAZUIN FOSSES	[35-40]	[5-10] %	[5-10] %	[10-15] %
MAZUIN TARCIENNE	[25-30]	[5-10] %	[10-15] %	[15-20] %

164. Les parts de marché combinées des parties sont systématiquement inférieures à 25 %.

[135] Dans le cadre de l'analyse, les données relatives aux leasings, aux véhicules de démonstration et aux ventes à des entreprises de location de véhicules ont été supprimées (« Leasing », « Demo », « RAC »).
[136] Formulaire de notification para. 212.

VII.1.3 Marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules utilitaires légers (VUL) neufs

165. Les parts de marché par zone de chalandise locale pour la vente de VUL neufs après la concentration, pour l'année 2025, seront les suivantes :[137]

Véhicules automobiles utilitaires légers (0-3,5t) (VUL) neufs				
Concession	Zone de chalandise (en minutes de temps de conduite)	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée
CENTRE AUTOMOBILE CAC GOSSELIES	[35-40]	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %
CENTRE AUTOMOBILE DETOURNAY	[30-35]	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %
CENTRE AUTOMOBILE GTA AUTOMOBILE	[70-75]	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %
CENTRE AUTOMOBILE LOUVAUTO	[20-25]	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %
MAZUIN FLEURUS	[45-50]	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %
MAZUIN FOSSES	[35-40]	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %
MAZUIN TARCIENNE	[35-40]	[0-5] %	[5-10] %	[5-10] %

166. Les parts de marché combinées des parties sont systématiquement inférieures à 25 % et les incréments (i.e. la part de marché la plus faible des deux parties) sont systématiquement inférieurs à 10 %.

VII.1.4 Conclusion de l'auditeur

167. Compte tenu de ce qui précède, l'auditeur conclut qu'en ce qui concerne le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules particuliers neufs et celui non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules utilitaires légers neufs, les parts de marché cumulées sont inférieures à 25 %, de sorte que ces marchés ne sont pas affectés par l'Opération.

VII.1.5 Appréciation et conclusion du Collège

168. Le Collège constate tout d'abord que la méthodologie utilisée par la partie notifiante pour la détermination des zones de chalandise locales et le calcul des parts de marché des parties sur celles-ci, telle que décrite par l'auditeur, est conforme à la pratique décisionnelle de l'Autorité[138].

169. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur en ce qui concerne les parts de marché cumulées des parties sur le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules particuliers neufs et celui non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules utilitaires légers neufs.

170. Dès lors que les parts de marché cumulées des parties sur ces marchés sont inférieures à 25%, le Collège considère que ces marchés ne sont pas affectés par l'Opération.

[137] Formulaire de notification para. 212.
[138] ABC décision ABC-2024-CC-23, Holding A&M BM bv / Holding Davo bv, para.210, p. 43.

VII.2 Marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP et/ou de VUL d'occasion

VII.2.1 Instruction

171. La partie notifiante a calculé les parts de marché tant individuelles que combinées du groupe Falcon Trade et du groupe Michaël Mazuin sur le marché national non spécifique à une marque de la vente au détail de VP et/ou de VUL d'occasion pour les années 2023, 2024 et 2025.[139]

Véhicules particuliers (VP) et véhicules automobiles utilitaires légers (0-3,5t) (VUL) d'occasion - Belgique							
Marché national	Toutes les marques (volume)	PM Falcon		PM Mazuin		PM combinée	
		Volume	%	Volume	%	Volume	%
2023	744.399	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2024	770.849	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2025	809.824	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %

Véhicules particuliers (VP) d'occasion - Belgique							
Marché national	Toutes les marques (volume)	PM Falcon		PM Mazuin		PM combinée	
		Volume	%	Volume	%	Volume	%
2023	645.538	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2024	674.145	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2025	712.624	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %

Véhicules automobiles utilitaires légers (0-3,5t) (VUL) d'occasion - Belgique							
Marché national	Toutes les marques (volume)	PM Falcon		PM Mazuin		PM combinée	
		Volume	%	Volume	%	Volume	%
2023	98.861	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2024	96.704	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2025	97.200	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %

172. Si le marché géographique du marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP et/ou de VUL d'occasion se limitait aux provinces du [confidentiel et confidentiel], où les parties exercent leurs activités, leurs parts de marché seraient respectivement les suivantes : [140]

Véhicules particuliers (VP) et véhicules automobiles utilitaires (0-3,5t) (VUL) d'occasion - [confidentiel]							
Marché provincial (Hainaut)	Toutes les marques (volume)	PM Falcon		PM Mazuin		PM combinée	
		Volume	%	Volume	%	Volume	%
2023	48.994	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2024	57.756	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2025	60.254	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %

[139] Formulaire de notification, para. 213.
[140] Formulaire de notification, para. 213.

Véhicules particuliers (VP) d'occasion - [confidentiel]							
Marché provincial (Hainaut)	Toutes les marques (volume)	PM Falcon		PM Mazuin		PM combinée	
		Volume	%	Volume	%	Volume	%
2023	42.308	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2024	51.130	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2025	53.761	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %

Véhicules automobiles utilitaires légers (0-3,5t) (VUL) d'occasion - [confidentiel]							
Marché provincial (Hainaut)	Toutes les marques (volume)	PM Falcon		PM Mazuin		PM combinée	
		Volume	%	Volume	%	Volume	%
2023	6.685	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2024	6.626	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2025	6.493	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %

Véhicules particuliers (VP) et véhicules automobiles utilitaires légers (0-3,5t) (VUL) d'occasion - [confidentiel]							
Marché provincial (Namur)	Toutes les marques (volume)	PM Falcon		PM Mazuin		PM combinée	
		Volume	%	Volume	%	Volume	%
2023	22.489	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[5-10] %	[confidentiel]	[5-10] %
2024	25.348	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[5-10] %	[confidentiel]	[5-10] %
2025	26.309	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[5-10] %	[confidentiel]	[5-10] %

Véhicules particuliers (VP) d'occasion – [confidentiel]							
Marché provincial (Namur)	Toutes les marques (volume)	PM Falcon		PM Mazuin		PM combinée	
		Volume	%	Volume	%	Volume	%
2023	19.244	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[5-10] %	[confidentiel]	[5-10] %
2024	22.105	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[5-10] %	[confidentiel]	[5-10] %
2025	23.087	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[5-10] %	[confidentiel]	[5-10] %

Véhicules automobiles utilitaires légers (0-3,5t) (VUL) d'occasion – [confidentiel]							
Marché provincial (Namur)	Toutes les marques (volume)	PM Falcon		PM Mazuin		PM combinée	
		Volume	%	Volume	%	Volume	%
2023	3.245	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2024	3.243	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2025	3.222	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %

173. Les parts de marché cumulées calculées pour le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de VP et/ou de VUL d'occasion, tant au niveau national qu'au niveau provincial, pour les provinces du [confidentiel et confidentiel], sont toutes inférieures à 25 %.

VII.2.2 Conclusion de l'auditeur

174. Compte tenu de ce qui précède, l'auditeur conclut que, en ce qui concerne le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules particuliers et/ou de véhicules utilitaires légers d'occasion, les parts de marché cumulées sont inférieures à 25 %, de sorte que ces marchés ne sont pas affectés par l'Opération.

VII.2.3 Appréciation et conclusion du Collège

175. Le Collège souscrit à la position de l'auditeur.

176. Dès lors que les parts de marché des parties sur le marché non spécifique à une marque de la vente au détail de véhicules particuliers et/ou de véhicules utilitaires légers d'occasion sont inférieures à 25 %, le Collège considère que ce marché n'est pas affecté par l'Opération.

VII.3 Marché local spécifique à une marque des services d'entretien et de la réparation de VP et de VUL

VII.3.1 Instruction

177. L'équipe d'instruction prend acte des calculs des parts de marché effectués par la partie notifiante.[141]

178. Conformément aux affaires récentes *Delorge/Coox*[142], *D'Ieteren/Jennes*[143] et *A&M/Davo*[144], l'équipe d'instruction a utilisé dans la présente affaire les données Car-Pass afin de déterminer les parts de marché des parties et de leurs concurrents locaux sur les marchés géographiques locaux pour les services d'entretien et de réparation de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers des marques Volkswagen, Audi, Seat (y compris Cupra) et Skoda.

179. Pour le calcul des parts de marché, l'équipe d'instruction a appliqué la méthodologie décrite ci-après.

180. Dans un premier temps, la zone de chalandise locale de chacun des sites des parties a été déterminée. Les zones de chalandise locales sont délimitées suivant une méthode selon laquelle la zone de chaque garage comprend les codes postaux belges les plus proches du garage et qui, ensemble, représentent 80 % du chiffre d'affaires généré par le garage concerné.[145] Pour identifier ces communes les plus proches, on se base sur le temps de trajet entre l'emplacement du garage et le centre des codes postaux. Les zones de chalandise locales (ensemble des codes postaux) sont ainsi calculées sur une période standard de trois années précédentes (en l'occurrence 2023-2024-2025) afin de lisser les variations du chiffre d'affaires annuel (et donc de sa répartition géographique). Les codes postaux dans lesquels le garage ne génère pas de chiffre d'affaires, mais qui se trouvent à l'intérieur de la zone délimitée, sont également considérés comme appartenant à la zone de chalandise locale du garage concerné, et sont donc pris en compte dans le calcul des parts de marché.

181. La fiabilité de ces 80 % du chiffre d'affaires générés par les services d'entretien et réparation a ensuite été soumise à des contrôles de robustesse. Ceux-ci peuvent confirmer le seuil de 80 % du

[141] Formulaire de notification, section 7.2.2., p. 72-73.
[142] ABC 15 juin 2020, décision BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox.
[143] ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes.
[144] ABC 26 juin 2024, décision BMA-2024-CC-23, Holding A&M bv/Holding Davo bv.
[145] Le code postal utilisé est celui mentionné sur la facture.

chiffre d'affaires, ou bien conduire à la conclusion qu'un autre taux de couverture est plus approprié.[146]

182. Une fois les zones de chalandise définies, il a été demandé à la DIV de fournir une liste de tous les numéros de châssis des véhicules Volkswagen, Audi, Seat (y compris Cupra) et Skoda immatriculés dans les codes postaux concernés des zones de chalandise.

183. Car-Pass a ensuite été chargé de fournir l'historique complet d'entretien de tous ces véhicules Volkswagen, Audi, Seat (y compris Cupra) et Skoda – sur la base des numéros de châssis – immatriculés dans les zones de chalandise locales. Les données de cette base proviennent de professionnels de l'entretien et de la réparation, qui sont tenus de communiquer le kilométrage des véhicules sur lesquels ils interviennent.

184. La base de données Car-Pass permet d'avoir une vue d'ensemble des rapports concurrentiels au sein de chacune des zones de chalandise locales. Les parts de marché sont calculées sur la base du volume (c'est-à-dire le nombre de transactions portant sur des véhicules Volkswagen, Audi, Seat (y compris Cupra) et Skoda), y compris les données relatives aux services coûtant moins de 125 €, pour lesquels les professionnels de l'entretien et de la réparation (pour les clients particuliers) ne sont pas tenus de les déclarer,[147] mais à l'exclusion des ateliers de carrosserie, des centrales de pneus et des réparateurs de vitres.

185. L'équipe d'instruction a calculé les parts de marché pour la zone de chalandise à 80 % ; celles-ci sont prises en compte pour déterminer quelles zones de chalandise constituent des marchés locaux affectés.[148]

186. Le tableau ci-dessous présente les parts de marchés pour le marché local spécifique à une marque des services d'entretien et de réparations (hors carrosserie, vitres et pneus) dans les zones de chalandise couvrant 80 % du chiffre d'affaires.[149]

Services d'entretien et de réparation de VP et VUL							
Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Audi	Gosselies	Falcon	[15-20] %	[10-15] %	[25-30] %	[300-400]	[30-35]
Audi	Mont-Sur-Marchienne	Falcon	[20-25] %	[10-15] %	[35-40] %	[500-600]	[25-30]
Audi	Fosses-La-Ville	Mazuin	[10-15] %	[10-15] %	[25-30] %	[300-400]	[35-40]
Seat	Gosselies	Falcon	[10-15] %	[10-15] %	[25-30] %	[300-400]	[25-30]

[146] La zone de chalandise locale peut être ajustée en fonction d'un graphique (des fonctions de distribution cumulatives) illustrant l'augmentation du chiffre d'affaires (%) en fonction de l'augmentation du temps de trajet, notamment lorsqu'une légère augmentation du chiffre d'affaires pris en compte entraînerait une augmentation disproportionnée du temps de trajet associé.

[147] Il ressort de l'étude de marché réalisée dans le cadre de l'affaire Delorge/Coox que la quasi-totalité des professionnels de l'entretien et de la réparation interrogés déclarent systématiquement ces transactions à Car-Pass de leur plein gré, ABC 19 novembre 2020, décision BMA-2020-CC-35, Delorge/Coox,, para. 188, p. 149.

[148] Par souci d'exhaustivité, les fonctions de distribution cumulatives ainsi que les parts de marché pour des zones de chalandise de 85 % et 90 % sont également présentées à l'Annexe A.

[149] Les opérations enregistrées auprès de Car-Pass par les ateliers de carrosserie, les réparateurs de vitres et les centrales de pneus ne sont pas prises en compte dans le calcul du total du marché par zone de chalandise.

Seat	La Louvière	Falcon	[20-25] %	[0-5] %	[20-25] %	[100-200]	[20-25]
Seat	Thuin	Falcon	[20-25] %	[10-15] %	[35-40] %	[500-600]	[25-30]
Seat	Fosses-La-Ville	Mazuin	[10-15] %	[10-15] %	[20-25] %	[200-300]	[30-35]
Seat	Fleurus	Mazuin	[10-15] %	[15-20] %	[30-35] %	[400-500]	[20-25]
Seat	Tarcienne	Mazuin	[10-15] %	[10-15] %	[25-30] %	[300-400]	[40-45]
Skoda	Gosselies	Falcon	[5-10] %	[5-10] %	[10-15] %	[0-100]	[40-45]
Skoda	La Louvière	Falcon	[20-25] %	[5-10] %	[30-35] %	[300-400]	[25-30]
Skoda	Thuin	Falcon	[30-35] %	[15-20] %	[45-50] %	[1000-1100]	[25-30]
Skoda	Fosses-La-Ville	Mazuin	[10-15] %	[10-15] %	[20-25] %	[200-300]	[40-45]
Skoda	Fleurus	Mazuin	[10-15] %	[15-20] %	[25-30] %	[400-500]	[20-25]
Skoda	Tarcienne	Mazuin	[15-20] %	[10-15] %	[30-35] %	[400-500]	[40-45]
Volkswagen	Gosselies	Falcon	[10-15] %	[15-20] %	[25-30] %	[400-500]	[25-30]
Volkswagen	La Louvière	Falcon	[20-25] %	[5-10] %	[25-30] %	[300-400]	[20-25]
Volkswagen	Thuin	Falcon	[20-25] %	[15-20] %	[40-45] %	[900-1000]	[30-35]
Volkswagen	Fosses-La-Ville	Mazuin	[5-10] %	[15-20] %	[25-30] %	[300-400]	[30-35]
Volkswagen	Fleurus	Mazuin	[10-15] %	[15-20] %	[25-30] %	[400-500]	[25-30]
Volkswagen	Tarcienne	Mazuin	[10-15] %	[15-20] %	[25-30] %	[400-500]	[40-45]

VII.3.2 Conclusion de l'auditeur

187. Compte tenu du calcul des parts de marché, l'auditeur constate que les marchés suivants sont affectés horizontalement :

- en ce qui concerne les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque **Audi**, les zones de chalandise locales de Gosselies (Falcon), Mont-Sur-Marchienne (Falcon) et Fosses-La-Ville (Mazuin) doivent être prises en compte pour l'analyse concurrentielle approfondie ;
- en ce qui concerne les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque **Seat**, les zones de chalandise locales de Gosselies (Falcon), Thuin (Falcon), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin) doivent être prises en compte pour une analyse concurrentielle approfondie ;
- en ce qui concerne les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque **Skoda**, les zones de chalandise locales de La Louvière (Falcon), Thuin (Falcon), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin) doivent être prises en compte pour une analyse concurrentielle approfondie ;
- en ce qui concerne les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers de la marque **Volkswagen**, les zones de chalandise locales de Gosselies (Falcon), La Louvière (Falcon), Thuin (Falcon), Fosses-La-Ville (Mazuin), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin) doivent être prises en compte pour une analyse concurrentielle approfondie.

188. Les marchés affectés horizontalement sont examinés plus en détail dans la section VIII.

VII.3.3 Appréciation et conclusion du Collège

189. Tout d'abord, le Collège constate que la méthodologie employée par l'auditeur pour calculer les parts de marchés des parties et de leurs concurrents dans chaque zone de chalandise affectée par l'Opération sur la base des données Car-Pass est conforme à la pratique de l'Autorité[150].

190. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur en ce qui concerne les parts de marché des parties et les marchés affectés horizontalement par l'Opération.

191. Aux fins de l'appréciation de l'Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, les effets de l'Opération sur les marchés suivants seront examinés :

- en ce qui concerne les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque Audi, les zones de chalandise locales de Gosselies (Falcon), Mont-Sur-Marchienne (Falcon) et Fosses-La-Ville (Mazuin) doivent être prises en compte pour l'analyse concurrentielle approfondie ;
- en ce qui concerne les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque Seat, les zones de chalandise locales de Gosselies (Falcon), Thuin (Falcon), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin) doivent être prises en compte pour une analyse concurrentielle approfondie ;
- en ce qui concerne les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque Skoda, les zones de chalandise locales de La Louvière (Falcon), Thuin (Falcon), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin) doivent être prises en compte pour une analyse concurrentielle approfondie ;
- en ce qui concerne les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers de la marque Volkswagen, les zones de chalandise locales de Gosselies (Falcon), La Louvière (Falcon), Thuin (Falcon), Fosses-La-Ville (Mazuin), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin) doivent être prises en compte pour une analyse concurrentielle approfondie.

VII.4 Marché non spécifique à une marque des services de réparations de carrosserie de VP et/ou de VUL

VII.4.1 Instruction

192. L'équipe d'instruction a demandé à Informex des données relatives aux services de réparations de carrosserie.[151]

[150] ABC 15 juin 2020, décision BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 267 et s., pp. 65 et s.; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 124 et s., pp. 24 et s ; ABC 26 juin 2024, décision BMA-2024-CC-23, Holding A&M bv/Holding Davo bv, para. 223 et s., pp. 47 et s.

[151] Informex est le distributeur exclusif de l'outil de calcul Audatex, qui fait partie intégrante des solutions de gestion des sinistres proposées via la plateforme Informex sur les marchés belge et luxembourgeois. L'entreprise dispose des données relatives aux réparations effectuées dans le cadre d'un dossier d'expertise, c'est-à-dire que ces données concernent uniquement les dossiers d'expertise, avec ou sans intervention de la compagnie d'assurance ; voir ODI : CCS_26-0021_automobiles FALCON-MAZUIN\ODI\II. Tiers\D. Solera (Informex)\20260528 Réponse DDR Solera Informex.

193. Sur la base des données fournies par Informex, les parts de marché nationales et provinciales ont été calculées pour les années 2023, 2024 et 2025, sur la base du chiffre d'affaires.[152]

194. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché estimées des parties sur le marché national non spécifique à une marque des services de réparations de carrosserie.

Services de réparations de carrosserie sur les VP et/ou VUL - Belgique							
Marché national	CA Réparations de carrosserie	PM Falcon		PM Mazuin		PM Combinée	
		CA	%	CA	%	CA	%
2023	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2024	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
2025	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %

195. Les parts de marché cumulées estimées sur le marché national sont inférieures à 25 %.

196. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché estimées des parties sur le marché provincial non spécifique à une marque des services de réparations de carrosserie dans les provinces du [confidentiel et confidentiel].

Services de réparations de carrosserie sur les VP et/ou VUL – [confidentiel]							
Marché national	CA Réparations de carrosserie	PM Falcon		PM Mazuin		PM Combinée	
		CA	%	CA	%	CA	%
2023	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[5-10] %
2024	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[5-10] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[5-10] %
2025	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[5-10] %

Services de réparations de carrosserie sur les VP et/ou VUL – [confidentiel]							
Marché national	CA Réparations de carrosserie	PM Falcon		PM Mazuin		PM Combinée	
		CA	%	CA	%	CA	%
2023	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[10-15] %	[confidentiel]	[10-15] %
2024	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[10-15] %	[confidentiel]	[10-15] %
2025	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[5-10] %	[confidentiel]	[5-10] %

197. Les parts de marché cumulées estimées sont inférieures à 25 % tant sur le marché provincial du Hainaut que sur celui de Namur.

VII.4.2 Conclusion de l'auditeur

198. Compte tenu de l'analyse qui précède, l'auditeur constate que les parts de marché cumulées estimées des parties sur un marché national ou provincial non spécifique à une marque des services de réparations de carrosserie de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers sont toujours inférieures à 25 %, de sorte que ce ou ces marché(s) ne sont donc pas affecté(s) par l'Opération.

VII.4.3 Appréciation et conclusion du Collège

199. Tout d'abord, le Collège constate que la méthodologie employée par l'auditeur pour déterminer les parts de marché des parties et de leurs concurrents locaux sur les marchés géographiques locaux

[152] Voir ODI : CCS_26-0021_automobiles FALCON-MAZUIN\ODI\II. Tiers\D. Solera (Informex)\20260528 Réponse DDR Solera Informex.

pour les services de réparations de carrosserie de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers est conforme à la pratique décisionnelle de l'Autorité[153].

200. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur.

201. Dès lors que les parts de marché cumulées des parties sur un marché national ou provincial non spécifique à une marque des services de réparations de carrosserie de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers sont inférieures à 25 %, le Collège considère que ce marché n'est pas affecté par l'Opération.

VII.5 Marché national de la vente au détail de pièces détachées d'origine spécifique à une marque (OEM) et/ou non d'origine (IAM) pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers

VII.5.1 Instruction

202. La partie notifiante a fourni des chiffres de parts de marché concernant la vente au détail national des pièces détachées d'origine spécifique à une marque pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers.[154] Les chiffres d'affaires nationaux ont été fournis par D'Ieteren, qui livre des pièces de rechange d'origine à ses concessionnaires agréés. D'Ieteren dispose en outre de données concernant la livraison de ces pièces aux garages, dans la mesure où celles-ci n'ont pas été utilisées pour des services d'entretien ou de réparation, mais ont été vendues directement au comptoir.

203. Les parts de marché des parties sont présentées dans le tableau ci-dessous pour l'année 2025.

Vente au détail de pièces de rechange d'origine (OEM)							
Marché national	CA par marque	Falcon Trade		Michaël Mazuin		PM Combinée	
		CA	%	CA	%	CA	%
VW	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
Audi	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
Skoda	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
Seat/Cupra	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
Commercial Véhicules	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
Total	[CONFIDENTIEL]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %

204. Outre les ventes de pièces de rechange d'origine spécifiques à une marque (OEM), il est toutefois possible de prendre en compte (entre autres) le volume des ventes de pièces de rechange non d'origine (IAM) pour déterminer l'étendue d'un marché de détail plus large, ce qui implique que les parts de marché des parties seraient en réalité surestimées.[155]

[153] ABC 15 juin 2020, décision BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, para. 267 et s., pp. 65 et s.; ABC 19 décembre 2022, décision ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, para. 124 et s., pp. 24 et s ; ABC 26 juin 2024, décision BMA-2024-CC-23, Holding A&M bv/Holding Davo bv, para. 223 et s., pp. 47 et s.

[154] Voir formulaire de notification section 7.2.4, p. 75.

[155] ABC 3 juillet 2017, décision BMA-2017-CC-28, Sator Holding bv/Henrard Groep, para. 95, p. 16.

VII.5.2 Conclusion de l'auditeur

205. Compte tenu de ce qui précède, l'auditeur conclut que, en ce qui concerne un marché national pour la vente au détail de pièces détachées d'origine spécifique à une marque (OEM) et/ou non d'origine (IAM) destinées aux véhicules particuliers et aux véhicules utilitaires légers, les parts de marché cumulées sont inférieures à 25 %, de sorte que ce marché n'est donc pas affecté par l'Opération.

VII.5.3 Appréciation et conclusion du Collège

206. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur.

207. Dès lors que les parts de marché cumulées des parties sur un marché national pour la vente au détail de pièces détachées d'origine spécifique à une marque (OEM) et/ou non d'origine (IAM) destinées aux véhicules particuliers et aux véhicules utilitaires légers sont inférieures à 25 %, le Collège considère que ce marché n'est pas affecté par l'Opération.

VII.6 Marchés affectés sur base de l'instruction

208. Compte tenu de ce qui précède, les effets de cette concentration seront évalués sur les marchés affectés (horizontalement) suivants :

- les marchés locaux spécifiques à une marque des services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque **Audi** : Gosselies (Falcon), Mont-Sur-Marchienne (Falcon) et Fosses-La-Ville (Mazuin) ;
- les marchés locaux spécifiques à une marque des services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque **Seat** : Gosselies (Falcon), Thuin (Falcon), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin);
- les marchés locaux spécifiques à une marque des services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque **Skoda** : La Louvière (Falcon), Thuin (Falcon), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin) ;
- les marchés locaux spécifiques à une marque des services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers de la marque **Volkswagen** : Gosselies (Falcon), La Louvière (Falcon), Thuin (Falcon), Fosses-La-Ville (Mazuin), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin).

VII.7 Conclusion du Collège concernant les marchés affectés

209. Le Collège souscrit à l'identification des marchés affectés tels que décrits par l'auditeur.

210. Le Collège évaluera dès lors, aux fins de l'appréciation de la présente Opération au regard des règles du CDE en matière de contrôle des concentrations, les effets de celle-ci sur les marchés affectés (horizontalement) suivants :

- les marchés locaux spécifiques à une marque des services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque Audi : Gosselies (Falcon), Mont-Sur-Marchienne (Falcon) et Fosses-La-Ville (Mazuin) ;

- les marchés locaux spécifiques à une marque des services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque Seat : Gosselies (Falcon), Thuin (Falcon), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin);
- les marchés locaux spécifiques à une marque des services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers de la marque Skoda : La Louvière (Falcon), Thuin (Falcon), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin) ;
- les marchés locaux spécifiques à une marque des services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers de la marque Volkswagen : Gosselies (Falcon), La Louvière (Falcon), Thuin (Falcon), Fosses-La-Ville (Mazuin), Fleurus (Mazuin) et Tarcienne (Mazuin).

VIII. Analyse concurrentielle

VIII.1 Introduction

211. En vertu de l'article IV.9, § 4 CDE, les concentrations qui ont pour conséquence d'entraver de manière significative une concurrence effective dans le marché belge ou une partie substantielle de celui-ci, notamment par la création ou le renforcement d'une position dominante, doivent être déclarées inadmissibles.

212. Conformément à l'article IV.9, § 2 CDE, le Collège de la concurrence doit tenir compte, dans le cadre de cette décision :

- de la nécessité de préserver et de développer une concurrence effective dans le marché eu égard notamment à la structure de tous les marchés en cause et à la concurrence réelle ou potentielle d'entreprises situées à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire belge ;
- de la position sur le marché des entreprises concernées et de leur puissance économique et financière, des possibilités de choix des fournisseurs et des utilisateurs, de leur accès aux sources d'approvisionnement ou aux débouchés, de l'existence en droit ou en fait de barrières à l'entrée, de l'évolution de l'offre et de la demande des produits concernés, des intérêts des consommateurs intermédiaires et finaux ainsi que de l'évolution du progrès technique et économique, pour autant que celle-ci avantage les consommateurs et ne constitue pas un obstacle à la concurrence.

213. Selon les lignes directrices de la Commission européenne, les concentrations horizontales peuvent entraver de manière significative la concurrence effective de deux manières principales, notamment en créant ou en renforçant une position dominante :

- en supprimant d'importantes pressions concurrentielles qui pèsent sur une ou plusieurs entreprises, lesquelles auraient alors un pouvoir de marché accru, sans recourir à une coordination des comportements (effets non coordonnés ou unilatéraux) ;
- en changeant la nature de la concurrence de telle sorte que les entreprises qui, jusque-là, ne coordonnaient pas leur comportement, seraient dorénavant beaucoup plus susceptibles de le faire et de majorer leurs prix ou de porter atteinte, d'une autre

manière, à la concurrence effective. Une opération de concentration peut également faciliter, stabiliser ou rendre plus efficace la coordination entre des entreprises qui coordonnaient déjà leur comportement avant l'opération (effets coordonnés).

214. De manière générale, une concentration peut donner lieu à des effets horizontaux non coordonnés lorsque, à la suite de l'opération et de la réduction de la pression concurrentielle qui en résulte, les parties ont, après la concentration, la motivation et la capacité d'augmenter les prix et/ou de réduire la qualité sans qu'une coordination avec d'autres concurrents soit nécessaire.

215. Par ailleurs, la réduction de la pression concurrentielle résultant de l'opération pourrait conduire d'autres entreprises présentes sur le même marché, qui ne sont pas parties à la concentration, à considérer comme profitable une augmentation des prix et/ou une diminution de la qualité. Une telle situation pourrait engendrer des hausses de prix et/ou des diminutions de qualité significatives sur le marché concerné. Il y a dès lors lieu d'examiner si de tels effets horizontaux non coordonnés sont susceptibles de se manifester au niveau local à la suite de la concentration.

216. Des effets coordonnés horizontaux peuvent se produire lorsque, à la suite de l'opération, la nature de la concurrence change à tel point que les entreprises jugent économiquement préférable d'adopter durablement les mêmes comportements sur le marché afin de vendre leurs produits à des prix plus élevés. 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 exigences doivent être remplies pour que la coordination soit durable. Tout d'abord, les entreprises qui coordonnent leur comportement doivent être capables de surveiller dans une mesure suffisante si les modalités de la coordination sont respectées. Deuxièmement, la discipline impose qu'il existe une forme de mécanisme de dissuasion crédible qui puisse être mise en œuvre si un comportement déviant est détecté. Troisièmement, les réactions d'entreprises qui ne participent pas à la coordination, telles que les concurrents actuels ou futurs, ainsi que les réactions des clients, ne devraient pas pouvoir remettre en cause les résultats attendus de la coordination.[156]

217. L'instruction menée dans la présente affaire n'a révélé aucun indice d'effets coordonnés ; ceux-ci ne feront donc pas l'objet d'un examen plus approfondi.

218. Compte tenu de l'absence de marchés verticaux, les effets verticaux ne font pas l'objet d'un examen.

219. L'analyse concurrentielle ne portera donc que sur les effets horizontaux non coordonnés sur le marché de l'entretien et de la réparation, qui seront examinés au niveau local sur la base des données Car-Pass, afin de déterminer s'il existe encore, après la concentration, des possibilités de se tourner vers d'autres concessionnaires agréés et garages indépendants spécialisés dans les marques Volkswagen, Audi, Skoda, Seat et Cupra.

VIII.2 Le secteur automobile

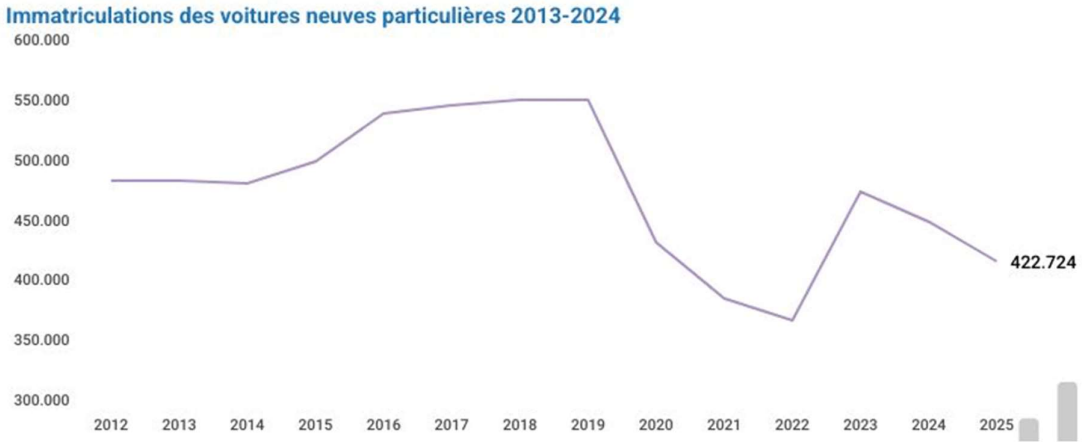
VIII.2.1 Contexte

220. Dans le cadre de l'analyse concurrentielle, il convient de tenir compte des évolutions du secteur automobile. Le marché automobile belge a connu ces dernières années une transformation

[156] Lignes directrices sur l'appréciation des concentrations horizontales au regard du règlement du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises, 5 février 2004, para. 39 et suivants.

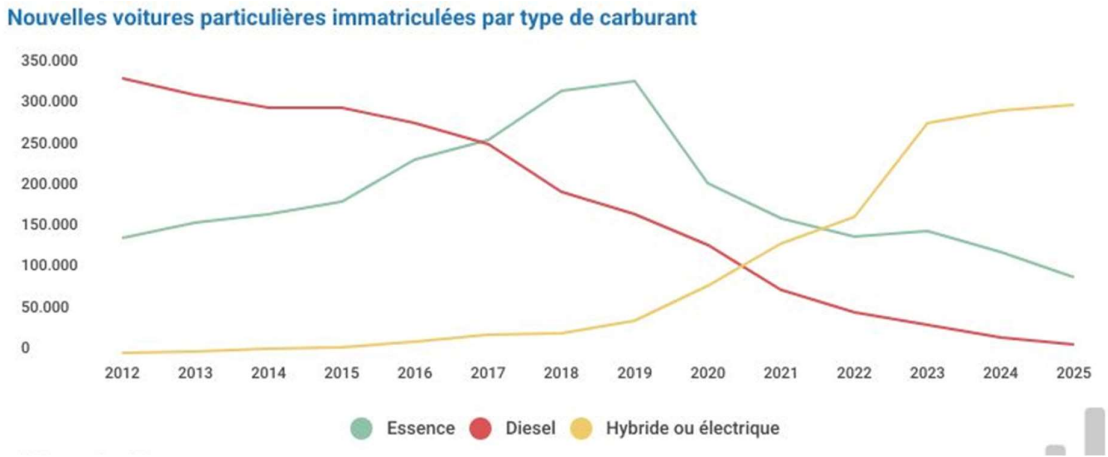
structurelle marquée, caractérisée à la fois par une diminution du nombre de nouvelles immatriculations et par une modification de la composition du parc automobile.

221. Premièrement, le nombre de nouvelles immatriculations de voitures particulières suit une tendance à la baisse : alors que 557.970 nouveaux véhicules ont été immatriculés en 2019, ce chiffre est tombé à 481.079 en 2023 puis à 456.278 en 2024. En 2025, le nombre de nouvelles immatriculations s'élève à 422.724, ce qui représente une diminution de près de 25 % sur la période 2019–2025. Les voitures particulières restent le segment dominant, représentant près de 80 % de l'ensemble des nouvelles immatriculations.



Source : Statbel[157]

222. Parallèlement à cette évolution des volumes, la répartition des technologies de motorisation des nouvelles voitures immatriculées évolue de manière significative. Les véhicules électriques et hybrides ont connu une forte progression et représentent ensemble 72,8 % des nouvelles immatriculations en 2025, contre seulement 7,9 % en 2019. En chiffres absolus, cela correspond à une augmentation de 43.905 véhicules en 2019 à 307.936 en 2025. À l'inverse, les motorisations traditionnelles connaissent un recul significatif : la part de marché des véhicules à essence tombe à 23 % en 2025, tandis que les véhicules diesel ne représentent plus que 3,5 % des nouvelles immatriculations, contre 31,1 % en 2019.

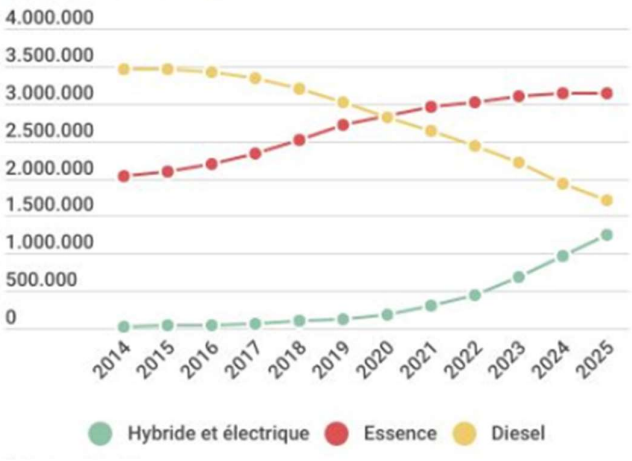


[157] Voir https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/immatriculations-de-vehicules .

Source : Statbel[158]

223. L'évolution de la composition de l'ensemble du parc automobile belge selon les technologies de motorisation est également clairement visible. Au 1er août 2025, la Belgique compte 6,14 millions de voitures particulières, soit une légère augmentation de 0,76 % en glissement annuel. Au sein de cet ensemble relativement stable, le nombre de véhicules électriques augmente toutefois très fortement, avec une progression de 55,4 % en un an pour atteindre 395.188 véhicules en 2025. Les véhicules hybrides progressent également (+19,1 % à 846.354 véhicules), tandis que les véhicules au gaz restent marginaux (0,4 % du parc). Parallèlement, le recul des véhicules diesel se poursuit (-12,1 % en glissement annuel), bien qu'ils conservent encore une part significative de 27,7 %. Les véhicules à essence demeurent pour l'instant dominants avec 51,1 % du parc, mais leur croissance commence à ralentir.

Evolution du nombre de voitures particulières selon le carburant 2014-2025



Source : Statbel[159]

224. L'électrification du parc automobile est en grande partie portée par les entreprises.[160] En 2024, 65 % des nouveaux véhicules hybrides et électriques ont été immatriculés par des entreprises, contre 35 % par des particuliers. Cette asymétrie est encore plus marquée pour les véhicules entièrement électriques, pour lesquels près de 90 % des immatriculations sont effectuées au nom d'entreprises. Les résultats montrent que des incitants fiscaux et autres avantages liés aux voitures de société sont associés à la transition vers l'électrification.[161]

225. L'augmentation progressive du nombre de véhicules électriques modifie la demande en matière de services d'entretien et de réparation. D'une part, l'électrification entraîne une diminution des activités traditionnelles d'entretien mécanique et déplace l'accent vers de nouvelles interventions, telles que l'entretien des batteries, de l'électronique de puissance et les diagnostics assistés par logiciels. Les concessionnaires agréés ont déjà réalisé des investissements importants dans les infrastructures (notamment les bornes de recharge), les équipements spécialisés et la formation du

[158] Voir : https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/immatriculations-de-vehicules .
[159] Voir : https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules .
[160] Voir : VRTnws, 17 juillet 2026, Elektrificatie zet door op Belgische automarkt: bedrijven rijden voorop, maar ook particulieren volgen, https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2026/07/17/voor-het-eerst-is-meer-dan-1-op-de-10-nieuwe-auto-s-die-particul/.
[161] Voir https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/immatriculations-de-vehicules.

personnel. D'autre part, les véhicules électriques nécessitent généralement moins d'entretien et engendrent des coûts d'entretien inférieurs à ceux des véhicules comparables équipés d'un moteur à combustion interne. Les intervalles d'entretien sont plus espacés et plusieurs pièces d'usure traditionnelles, notamment certains composants du moteur et de la transmission, disparaissent totalement ou partiellement. Cette évolution technologique pourrait rendre les activités d'entretien moins dépendantes de connaissances spécifiques à une marque concernant le système de propulsion, ce qui permettrait aux garages indépendants multimarques de concurrencer plus facilement les garages agréés.[162]

226. En outre, l'âge moyen du parc automobile belge n'a cessé d'augmenter au cours des dernières décennies, ce qui témoigne d'un vieillissement structurel du parc. Alors qu'il était encore à 7 ans et 4 mois en 1993, il a dépassé les 10 ans en 2024. [163] Cette évolution est graduelle mais persistante et se reflète également dans l'évolution de la répartition des véhicules selon leur âge au fil des années.

	Age moyen du parc des voitures particulières
2000	7 ans, 4 mois et 20 jours
2001	7 ans, 5 mois et 22 jours
2002	7 ans, 7 mois et 2 jours
2003	7ans, 8 mois et 22 jours
2004	7 ans, 9 mois et 20 jours
2005	7 ans, 10 mois et 21 jours
2006	7 ans, 10 mois et 12 jours
2007	7 ans, 10 mois et 20 jours
2008	7 ans, 10 mois et 23 jours
2009	7 ans, 11 mois et 17 jours
2010	7 ans, 11 mois et 21 jours
2011	7 ans, 11 mois et 23 jours
2012	8 ans, 1 mois et 13 jours
2013	8 ans, 3 mois et 13 jours
2014	8 ans, 6 mois et 5 jours
2015	8 ans, 8 mois et 24 jours
2016	8 ans, 10 mois et 12 jours
2017	8 ans, 11 mois et 20 jours
2018	9 ans et 3 jours
2019	9 ans et 18 jours
2020	9 ans, 2 mois et 26 jours
2021	9 ans, 5 mois et 18 jours
2022	9 ans, 9 mois et 11 jours
2023	9 ans, 10 mois et 29 jours
2024	10 ans et 29 jours

227. Cette évolution indique que les véhicules restent en circulation plus longtemps avant de sortir du parc, ce qui concorde avec la baisse du nombre de nouvelles immatriculations observée précédemment. Le vieillissement du parc automobiles peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Tout

[162] Evaluation of Commission Regulation (EU) No 461/2010 of 27 May 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector – 25 june 2026.

[163] Voir https://www.febiac.be/sites/default/files/media/file/2025-09/III.B.5.%20Parc%20voitures%20%C3%A2ge%20moyen%201990-2024.xls

d'abord, les prix d'achat des véhicules neufs ont augmenté ces dernières années. Par ailleurs, les évolutions technologiques, notamment la transition vers l'électrification, conduisent certains consommateurs à reporter leur décision d'achat. La croissance du marché de l'occasion ainsi que l'essor des solutions de mobilité alternatives, telles que les vélos électriques et l'autopartage, peuvent également contribuer à cette tendance en réduisant ou en différant l'achat d'un véhicule neuf. Enfin, la fiabilité et la durabilité accrue des véhicules existants favorisent leur maintien en circulation pendant une période plus longue.

228. Ce vieillissement du parc automobile influence la répartition des parts de marché entre les deux principaux canaux de réparation, dans la mesure où les réparateurs indépendants bénéficient de l'augmentation du nombre de véhicules plus anciens, dont les propriétaires sont davantage enclins à recourir à leurs services. Cette évolution est également renforcée par la hausse des prix des véhicules neufs, qui incite davantage de consommateurs à se tourner vers le marché de l'occasion, contribuant ainsi à prolonger la durée de détention des véhicules et à accroître le rôle des garages indépendants.[164]

229. Dans l'affaire Delorge/Coox, une concentration au sein du réseau de concessionnaires des marques du groupe Volkswagen, une analyse réalisée par l'Autorité a démontré que les parts de marché des garages agréés ne sont pas homogènes selon la répartition des véhicules par âge. Ces parts de marché sont élevées au cours des deux à trois premières années, diminuent progressivement au cours des années suivantes, puis connaissent une baisse plus marquée à partir d'un âge d'environ 6 à 7 ans.[165]

230. Le rapport de la CE indique que la probabilité qu'un consommateur fasse appel à un réparateur agréé diminue d'environ 7 % pour chaque année supplémentaire d'ancienneté du véhicule.[166]

231. Il ressort de l'étude de Roland Berger que le canal du service après-vente indépendant ("*Independent Aftermarket*", IAM) dessert la majorité du parc automobile européen et joue un rôle particulier pour les véhicules âgés de plus de quatre ans.[167]

VIII.2.2 Conclusion de l'auditeur

232. Sur la base des éléments exposés ci-dessus, à savoir (i) la diminution du nombre de nouvelles immatriculations, (ii) l'électrification rapide des véhicules vendus et (iii) le vieillissement structurel du parc automobile, il peut être anticipé que ces évolutions auront des implications importantes pour le marché des services d'entretien et de réparation des véhicules.

233. En premier lieu, l'essor des véhicules électriques semble susceptible d'entraîner, à moyen et à long terme, une diminution de la demande de services d'entretien et de réparation. Les investissements

[164] Evaluation of Commission Regulation (EU) No 461/2010 of 27 May 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector – 25 june 2026.

[165] ABC, décision BMA-2020-CC-20 du Collège de la concurrence du 3 avril 2023 dans l'affaire n° MEDE-C/C-19/0049 Holding Groep Delorge B.V. (Groep Automotive & Mobility Invest N.V.) / Coox Gregor Management B.V. & Coox Jochem Management B.V. (Groep Coox), para. 289, https://www.bma-abc.be/sites/default/files/content/download/files/bma-2020-cc-20-pub.pdf.

[166] Evaluation of Commission Regulation (EU) No 461/2010 of 27 May 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector – 25 june 2026.

[167] Voir Report 2024, https://content.rolandberger.com/hubfs/07_presse/European%20Independent%20Automotive%20Aftermarket%20Panorama_final.pdf.

importants qu'exigent l'entretien et la réparation des véhicules électriques pourraient avoir pour conséquence que ces activités soient davantage réalisées au sein des réseaux agréés, du moins durant la première phase de la transition.

234. Par ailleurs, le vieillissement du parc automobile semble renforcer la position des garages indépendants. Comme il a été démontré ci-dessus, les véhicules plus anciens sont en effet plus souvent entretenus et réparés en dehors du réseau officiel. Cette évolution pourrait soutenir la demande pour les services des garages indépendants et contribuer à une intensification de la concurrence entre les réseaux agréés et les garages indépendants.

VIII.2.3 Appréciation et conclusion du Collège

235. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur concernant le secteur automobile et le contexte dans lequel il convient d'effectuer l'analyse concurrentielle.

236. Le Collège note néanmoins que, vu les évolutions du marché identifiées par l'auditeur ci-avant, le rôle joué par les garages indépendants sera à l'avenir plus important dans la réparation des véhicules non électriques dont le parc est vieillissant. D'autre part, le rôle des réparateurs indépendants dans la réparation des véhicules électriques par rapport aux réparateurs agréés pourrait également évoluer. L'électrification entraîne une diminution des activités traditionnelles d'entretien mécanique et déplace l'activité vers de nouvelles interventions, telles que l'entretien des batteries, de l'électronique de puissance et les diagnostics assistés par logiciels. Compte tenu des investissements qui sont nécessaires pour ces interventions et que les garages indépendants ne seront pas toujours en mesure de consentir, les propriétaires de véhicules électriques demeureront davantage captifs des réseaux agréés pour la réparation de leur véhicule, là où les propriétaires de véhicules non électriques vieillissants pourront se tourner également vers des garages indépendants. Les alternatives disponibles pour la réparation de véhicules pourraient dès lors être différentes selon qu'il s'agisse d'une voiture électrique ou une voiture non électrique ou selon l'âge du véhicule lorsque le réparateur indépendant ne dispose pas des outils – informatiques ou autres – pour procéder aux réparations.

VIII.3 Les effets horizontaux non coordonnés sur les marchés locaux de l'entretien et de la réparation

VIII.3.1 Analyse fondée sur les données Car-Pass

237. Sur la base des données Car-Pass, l'équipe d'instruction a analysé chacune des zones de chalandise affectée afin d'évaluer l'existence de fournisseurs concurrents susceptibles de constituer des alternatives aux parties.

238. La base de données Car-Pass permet non seulement de calculer les parts de marché de chacune des parties, mais également de déterminer la part de marché (en volume – nombre d'immatriculations) de chaque acteur présent sur la zone de chalandise affectée. Il est ainsi possible d'obtenir une vue d'ensemble complète des rapports concurrentiels au sein de chaque zone de chalandise affectée.

VIII.3.1.a Audi

i) La zone de chalandise locale de Gosselies (Falcon) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers Audi

239. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Gosselies (Falcon) :

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Audi	Gosselies	Falcon	[15-20] %	[10-15] %	[25-30] %	[300-400]	[30-35]

240. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Gosselies (Falcon) pour Audi, les parties détiennent ensemble une part de marché de [25-30] %, avec un delta HHI de [300-400].

241. Bien que cette concentration renforce la position de Falcon dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

242. Le concurrent le plus proche est un concessionnaire Audi agréé détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte trois concessionnaires Audi agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [20-25] %.

243. La majorité des clients – à savoir [75-80] % – de la zone de chalandise de Gosselies (Falcon) pour Audi dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

ii) La zone de chalandise locale de Mont-Sur-Marchienne (Falcon) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers Audi

244. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Mont-Sur-Marchienne (Falcon):

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Audi	Mont-Sur-Marchienne	Falcon	[20-25] %	[10-15] %	[35-40] %	[500-600]	[25-30]

245. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Mont-Sur-Marchienne (Falcon) pour Audi, les parties détiennent ensemble une part de marché de [35-40] %, avec un delta HHI de [500-600].

246. Bien que cette concentration renforce la position de Falcon dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

247. Le concurrent le plus proche est un concessionnaire Audi agréé détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte trois concessionnaires Audi agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [15-20] %.

248. La majorité des clients – à savoir [70-75] % – de la zone de chalandise de Mont-Sur-Marchienne (Falcon) pour Audi dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

iii) La zone de chalandise locale de Fosses-La-Ville (Mazuin) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers Audi

249. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Fosses-La-Ville (Mazuin) :

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Audi	Fosses-La-Ville	Mazuin	[10-15] %	[10-15] %	[25-30] %	[300-400]	[35-40]

250. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Fosses-La-Ville (Mazuin) pour Audi, les parties détiennent ensemble une part de marché de [25-30] %, avec un delta HHI de [300-400].

251. Bien que cette concentration renforce la position de Mazuin dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

252. Le concurrent le plus proche est un concessionnaire Audi agréé détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte trois concessionnaires Audi agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [20-25] %.

253. La majorité des clients – à savoir [70-75] % – de la zone de chalandise de Fosses-La-Ville (Mazuin) pour Audi dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages

indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

VIII.3.1.b Seat

i) La zone de chalandise locale de Gosselies (Falcon) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers Seat

254. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Gosselies (Falcon) :

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Seat	Gosselies	Falcon	[10-15] %	[10-15] %	[25-30] %	[300-400]	[25-30]

255. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Gosselies (Falcon) pour Seat, les parties détiennent ensemble une part de marché de [25-30] %, avec un delta HHI de [300-400].

256. Bien que cette concentration renforce la position de Falcon dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

257. Le concurrent le plus proche est un concessionnaire Seat agréé détenant une part de marché de [5-10] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte deux concessionnaires Seat agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [10-15] %.

258. La majorité des clients – à savoir [85-90] % – de la zone de chalandise de Gosselies (Falcon) pour Seat dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

ii) La zone de chalandise locale de Thuin (Falcon) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers Seat

259. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Thuin (Falcon) :

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Seat	Thuin	Falcon	[20-25] %	[10-15] %	[35-40] %	[500-600]	[25-30]

260. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Thuin (Falcon) pour Seat, les parties détiennent ensemble une part de marché de [35-40] %, avec un delta HHI de [500-600].

261. Bien que cette concentration renforce la position de Falcon dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

262. Le concurrent le plus proche est un garage multimarque détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte deux concessionnaires Seat agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [3-5] %.

263. Bien que peu de clients de la zone de chalandise se rendent actuellement chez d'autres concessionnaires agréés, la majorité des clients – à savoir [75-80] % – de la zone de chalandise de Thuin (Falcon) pour Seat dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

iii) La zone de chalandise locale de Fleurus (Mazuin) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers Seat

264. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Fleurus (Mazuin) :

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Seat	Fleurus	Mazuin	[10-15] %	[15-20] %	[30-35] %	[400-500]	[20-25]

265. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Fleurus (Mazuin) pour Seat, les parties détiennent ensemble une part de marché de [30-35] %, avec un delta HHI de [400-500].

266. Bien que cette concentration renforce la position de Mazuin dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

267. Le concurrent le plus proche est un garage multimarque détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, il y a un concessionnaires Seat agréés qui détient une part de marché de [5-10] %.

La majorité des clients – à savoir [95-100] % – de la zone de chalandise de Fleurus (Mazuin) pour Seat dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un

temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

iv) La zone de chalandise locale de Tarcienne (Mazuin) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers Seat

268. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Tarcienne (Mazuin):

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Seat	Tarcienne	Mazuin	[10-15] %	[10-15] %	[25-30] %	[300-400]	[40-45]

269. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Tarcienne (Mazuin) pour Seat, les parties détiennent ensemble une part de marché de [25-30] %, avec un delta HHI de [300-400].

270. Bien que cette concentration renforce la position de Mazuin dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

271. Le concurrent le plus proche est un garage multimarque détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte trois concessionnaires Seat agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [10-15] %.

272. La majorité des clients – à savoir [75-80] % – de la zone de chalandise de Tarcienne (Mazuin) pour Seat dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

VIII.3.1.c Skoda

i) La zone de chalandise locale de La Louvière (Falcon) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers Skoda

273. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de La Louvière (Falcon) :

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Skoda	La Louvière	Falcon	[20-25] %	[5-10] %	[30-35] %	[300-400]	[25-30]

274. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de La Louvière (Falcon) pour Skoda, les parties détiennent ensemble une part de marché de [30-35] %, avec un delta HHI de [300-400].

275. Bien que cette concentration renforce la position de Falcon dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

276. Le concurrent le plus proche est un garage multimarque détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte deux concessionnaires Skoda agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [15-20] %.

277. La majorité des clients – à savoir [90-95] % – de la zone de chalandise de La Louvière (Falcon) pour Skoda dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

ii) La zone de chalandise locale de Thuin (Falcon) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers Skoda

278. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Thuin (Falcon) :

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Skoda	Thuin	Falcon	[30-35] %	[15-20] %	[45-50] %	[1000-1100]	[25-30]

279. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Thuin (Falcon) pour Skoda, les parties détiennent ensemble une part de marché de [45-50] %, avec un delta HHI de [1000-1100].

280. Le concurrent le plus proche est un garage multimarque détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte deux concessionnaires Skoda agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [3-5] %.

281. Le tableau ci-dessous présente la répartition des parts de marché des parties dans la zone de chalandise locale de 80 % de Thuin (Falcon), par garage fréquenté.

Garage	PM
Thuin (Falcon)	[15-20] %
Fleurus (Mazuin)	[10-15] %
Gosselies (Falcon)	[5-10] %
Tarcienne (Mazuin)	[5-10] %
La Louvière (Falcon)	[5-10] %
Fosses-La-Ville (Mazuin)	[0-1] %
Combinées	**[45-50] %**

282. Dans la zone de chalandise de Thuin (Falcon), la part de marché cumulée des parties s'élève à [45–50] %. Le garage de Thuin (Falcon) en représente [15–20] %, tandis que les autres garages des parties représentent ensemble [30–35] %.

283. La part de marché du garage de Thuin, [15–20] %, correspond à [confidentiel] véhicules distincts entretenus chaque année par ce garage.

284. La carte ci-dessous indique l'emplacement des garages des parties (Falcon en orange et Mazuin en violet), les concessionnaires Skoda agréés concurrents les plus proches (le groupe D'haene en bleu, Steveny en vert et Percy en rouge), ainsi que la répartition géographique des clients du garage Falcon de Thuin (en bleu clair). [confidentiel]

285. La carte ci-dessus indique que la majorité des clients du garage de Thuin se trouve au nord de l'axe Thuin – Tarcienne.

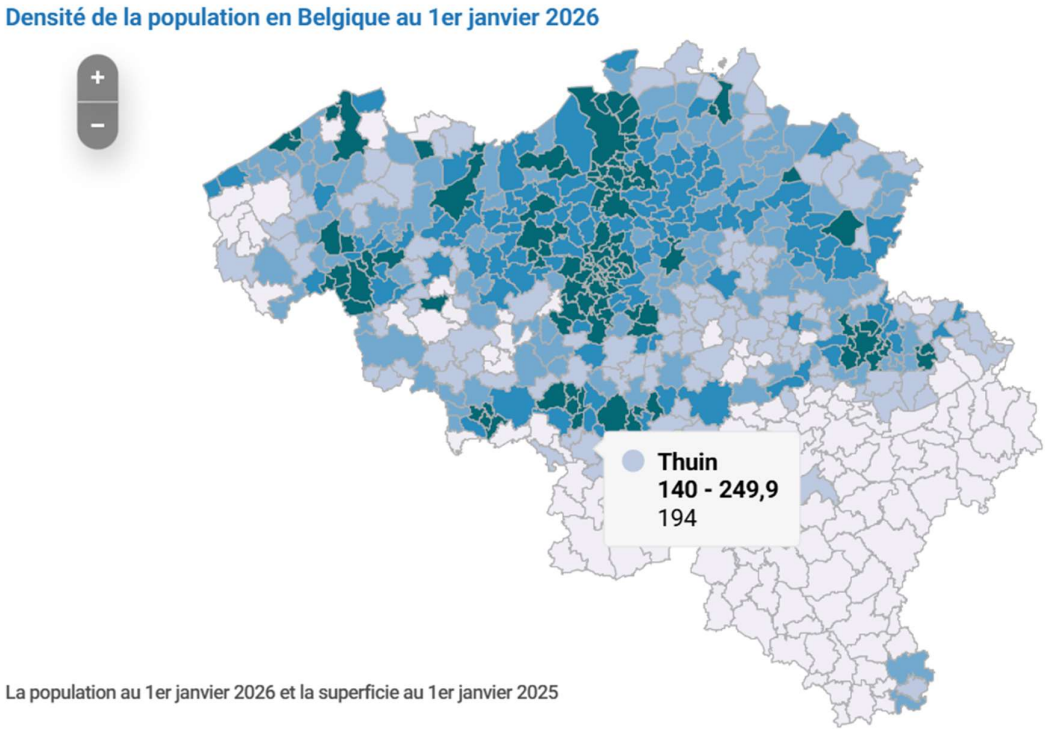
286. L'analyse des zones de chalandise montre que **tous les clients** de la zone de chalandise de 80 % de Thuin se trouvent également dans les zones de chalandise de 80 % des garages Falcon de La Louvière et de Gosselies, ainsi que des garages Mazuin de Fleurus et de Fosses-La-Ville. Les [400–500] véhicules Skoda uniques entretenus par le garage de Thuin proviennent de 44 codes postaux des environs. Les données Car-Pass montrent aussi qu'en plus de ces véhicules, les garages Falcon de La Louvière et de Gosselies attirent déjà [400–500] véhicules différents provenant de 38 de ces 44 codes postaux

287. Par ailleurs, l'auditeur réaffirme qu'il n'a pas de doutes sérieux quant à la zone de chalandise des garages de Gosselies et de Fosses-La-Ville. D'après l'analyse Car-pass, la part de marché cumulée des garages de de Gosselies et de Fosses-La-Ville s'élève respectivement à [10-15] % et [20-25] % pour la marque Skoda. Comme la pression concurrentielle est effective pour ces garages, notamment de la part du groupe Steveny et du groupe D'haene, il devrait y avoir en conséquence suffisamment de concurrence pour les clients du garage de Thuin, puisqu'il s'agit des mêmes clients, sous réserve des codes postaux qui ne concernent pas les deux garages.

288. D'après les données de Statbel,[168] présentées sur la carte ci-dessous, Thuin a une densité de population de 194 habitants au km². La Région wallonne, en revanche, en compte 220 au km² et la Belgique dans son ensemble en compte en moyenne 387 au km². Au sud de Thuin, on constate que la

[168] Densité de la population en Belgique au 1er janvier 2026, Statbel, https://statbel.fgov.be/fr/themes/population/structure-de-la-population/densite-de-la-population#figures

population est encore plus clairsemée, avec une densité de population de 75 habitants au km² ou moins. Dans les zones peu peuplées, il est généralement considéré que les consommateurs sont prêts à parcourir, et ont l'habitude de parcourir, de plus longues distances pour accéder aux services.[169]



289. Dans une perspective plus large, il convient de tenir compte des possibilités pour les clients de la zone de chalandise de Thuin de se tourner vers d'autres concessionnaires agréés.

290. Dans la zone de chalandise de Thuin, [1300-1400] clients uniques se rendent dans un garage des parties. Si l'on part d'une hypothèse raisonnable selon laquelle les concessionnaires agréés concurrents de Skoda disposent d'une zone de chalandise avec un temps de trajet de 30 minutes, il apparaît que [1000-1100] clients, soit [75-80] % des clients qui se rendent actuellement dans un garage des parties, ont accès à un concessionnaire agréé concurrent.

291. Cela indique que la grande majorité des clients dispose d'une alternative externe réaliste et accessible dans un délai de trajet acceptable. En conséquence, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

292. Compte tenu (i) du chevauchement important des zones de chalandise entre les garages des parties, (ii) la possibilité pour la plupart des clients de se tourner vers d'autres concessionnaires Skoda

[169] How far is too far? Urban versus rural acceptable travel distances, https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104474.

agréés à une distance raisonnable et la présence de plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) dans la zone de chalandise et (iii) le contexte du secteur automobile telle qu'il a déjà été exposée (voir section VIII.2), il est peu probable que l'opération envisagée augmente de manière significative le risque d'effets unilatéraux.

iii) La zone de chalandise locale de Fleurus (Mazuin) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers Skoda

293. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Fleurus (Mazuin):

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Skoda	Fleurus	Mazuin	[10-15] %	[15-20] %	[25-30] %	[400-500]	[20-25]

294. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Fleurus (Mazuin) pour Skoda, les parties détiennent ensemble une part de marché de [25-30] %, avec un delta HHI de [400-500].

295. Bien que cette concentration renforce la position de Mazuin dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

296. Le concurrent le plus proche est un garage multimarque détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte trois concessionnaires Skoda agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [10-15] %.

297. La majorité des clients – à savoir [90-95] % – de la zone de chalandise de Fleurus (Mazuin) pour Skoda dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

iv) La zone de chalandise locale de Tarcienne (Mazuin) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers Skoda

298. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Tarcienne (Mazuin) :

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Skoda	Tarcienne	Mazuin	[15-20] %	[10-15] %	[30-35] %	[400-500]	[40-45]

299. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Tarcienne (Mazuin) pour Skoda, les parties détiennent ensemble une part de marché de [30-35] %, avec un delta HHI de [400-500].

300. Bien que cette concentration renforce la position de Mazuin dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

301. Le concurrent le plus proche est un garage multimarque détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80%. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte trois concessionnaires Skoda agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [10-15] %.

302. La majorité des clients – à savoir [70-75] % – de la zone de chalandise de Tarcienne (Mazuin) pour Skoda dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

VIII.3.1.d Volkswagen

i) La zone de chalandise locale de Gosselies (Falcon) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers et utilitaires légers Volkswagen

303. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Gosselies (Falcon) :

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Volkswagen	Gosselies	Falcon	[10-15] %	[15-20] %	[25-30] %	[400-500]	[25-30]

304. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Gosselies (Falcon) pour Volkswagen, les parties détiennent ensemble une part de marché de [25-30] %, avec un delta HHI de [400-500].

305. Bien que cette concentration renforce la position de Falcon dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

306. Le concurrent le plus proche est un concessionnaire Volkswagen agréé détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents de cette zone, on compte trois concessionnaires Volkswagen agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [15-20] %.

307. La majorité des clients – à savoir [80-85] % – de la zone de chalandise de Gosselies (Falcon) pour Volkswagen dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet

acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

ii) La zone de chalandise locale de La Louvière (Falcon) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers et utilitaires légers Volkswagen

308. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de La Louvière (Falcon) :

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Volkswagen	La Louvière	Falcon	[20-25] %	[5-10] %	[25-30] %	[300-400]	[20-25]

309. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de La Louvière (Falcon) pour Volkswagen, les parties détiennent ensemble une part de marché de [25-30] %, avec un delta HHI de [300-400].

310. Bien que cette concentration renforce la position de Falcon dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

311. Le concurrent le plus proche est un garage multimarque détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80%. Parmi les 10 principaux concurrents de cette zone, on compte trois concessionnaires Volkswagen agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [15-20] %.

312. La majorité des clients – à savoir [90-95] % – de la zone de chalandise de La Louvière (Falcon) pour Volkswagen dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

iii) La zone de chalandise locale de Thuin (Falcon) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers et utilitaires légers Volkswagen

313. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Thuin (Falcon) :

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Volkswagen	Thuin	Falcon	[20-25] %	[15-20] %	[40-45] %	[900-1000]	[30-35]

314. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Thuin (Falcon) pour Volkswagen, les parties détiennent ensemble une part de marché de [40-45] %, avec un delta HHI de [900-1000].

315. Le concurrent le plus proche est un garage multimarque détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte deux concessionnaires Volkswagen agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [3-5] %.

316. Le tableau ci-dessous présente la répartition des parts de marché des parties dans la zone de chalandise locale de 80% de Thuin (Falcon), par garage fréquenté.

Garage	PM
Tarcienne (Mazuin)	[5-10] %
Gosselies (Falcon)	[5-10] %
Thuin (Falcon)	[5-10] %
Fleurus (Mazuin)	[5-10] %
La Louvière (Falcon)	[5-10] %
Fosses-La-Ville (Mazuin)	[3-5] %
Combinées	**[40-45] %**

317. La carte ci-dessous indique l'emplacement des garages des parties (Falcon en orange et Mazuin en violet), les concessionnaires Volkswagen agréés concurrents les plus proches (le groupe D'haene en bleu, Steveny en vert et Percy en rouge), ainsi que la répartition géographique des clients du garage Falcon de Thuin (en bleu clair). [confidentiel]

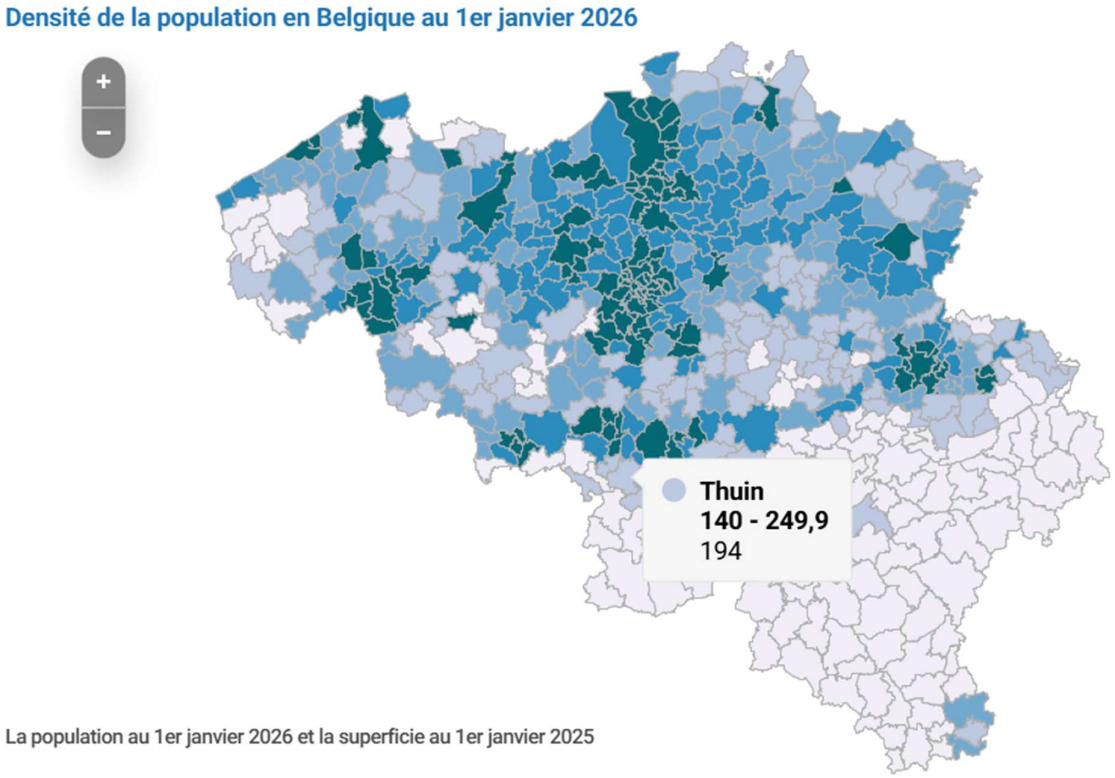
318. La carte ci-dessus indique que la majorité des clients se trouvent au nord de l'axe Thuin – Tarcienne.

319. L'analyse des zones de chalandise montre que [80-85] % des clients de la zone de chalandise de 80 % de Thuin se trouvent également dans les zones de chalandise de [80-85] % des garages Falcon de La Louvière et de Gosselies, ainsi que des garages Mazuin de Fleurus et de Fosses-La-Ville.

320. Les [confidentiel] véhicules Volkswagen uniques entretenus par le garage de Thuin proviennent de 57 codes postaux des environs. Les données Car-Pass montrent aussi qu'en plus de ces véhicules, les garages Falcon de La Louvière et de Gosselies attirent déjà [confidentiel] véhicules différents provenant de 53 de ces 57 codes postaux.

321. Pour rappel, l'auditeur souligne que, au sud de Thuin, la population est très clairsemée, avec une densité de population de 75 habitants au km² ou moins. Dans les zones peu peuplées, il est

généralement considéré que les consommateurs sont prêts à parcourir, et ont l'habitude de parcourir, de plus longues distances pour accéder aux services.[170]



322. Il est également possible d'apprécier le degré de contrainte concurrentielle en examinant les alternatives dont disposent les clients des parties au sein de la zone de chalandise de Thuin dans l'hypothèse où l'entité issue de la concentration augmenterait les prix ou réduirait la qualité des services.

323. Dans la zone de chalandise de Thuin, [6100-6200] clients uniques se rendent dans un garage des parties. Si l'on part d'une hypothèse plausible selon laquelle les concessionnaires agréés concurrents de Volkswagen ont une zone de chalandise avec un temps de trajet de 30 minutes, il apparaît que [4400-4500] clients, soit [70-75] % des clients qui se rendent actuellement dans un garage des parties, ont accès à un concessionnaire agréé concurrent dans ce délai de trajet.

324. Cela indique que la grande majorité des clients dispose d'une alternative externe réaliste à une distance acceptable. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages

[170] Densité de la population en Belgique au 1er janvier 2026, Statbel, https://statbel.fgov.be/fr/themes/population/structure-de-la-population/densite-de-la-population#figures; How far is too far ? Urban versus rural acceptable travel distances, https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104474; voir aussi *supra* para. 288.

indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

325. Compte tenu (i) du chevauchement important des zones de chalandise entre les garages des parties, (ii) la possibilité pour la plupart des clients de se tourner vers d'autres concessionnaires Volkswagen agréés à une distance raisonnable et la présence de plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) dans la zone de chalandise et (iii) le contexte du secteur automobile telle qu'il a déjà été exposée (voir section VIII.2), il est peu probable que l'opération envisagée augmente de manière significative le risque d'effets unilatéraux.

iv) La zone de chalandise locale de Fosses-La-Ville (Mazuin) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers et utilitaires légers Volkswagen

326. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Fosses-La-Ville (Mazuin):

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Volkswagen	Fosses-La-Ville	Mazuin	[5-10] %	[15-20] %	[25-30] %	[300-400]	[30-35]

327. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Fosses-La-Ville (Mazuin) pour Volkswagen, les parties détiennent ensemble une part de marché de [25-30] %, avec un delta HHI de [300-400].

328. Bien que cette concentration renforce la position de Mazuin dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

329. Le concurrent le plus proche est un concessionnaire Volkswagen agréé détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte trois concessionnaires Volkswagen agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [15-20] %.

330. La majorité des clients – à savoir [75-80] % – de la zone de chalandise de Fosses-La-Ville (Mazuin) pour Volkswagen dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

v) La zone de chalandise locale de Fleurus (Mazuin) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers et utilitaires légers Volkswagen

331. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Fleurus (Mazuin):

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Volkswagen	Fleurus	Mazuin	[10-15] %	[15-20] %	[25-30] %	[400-500]	[25-30]

332. Dans la zone de chalandise locale de 80% de Fleurus (Mazuin) pour Volkswagen, les parties détiennent ensemble une part de marché de [25-30] %, avec un delta HHI de [400-500].

333. Bien que cette concentration renforce la position de Mazuin dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

334. Le concurrent le plus proche est un garage multimarque détenant une part de marché de [10-15] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte trois concessionnaires Volkswagen agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [10-15] %.

335. La majorité des clients – à savoir [95-100] % – de la zone de chalandise de Fleurus (Mazuin) pour Volkswagen dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

vi) La zone de chalandise locale de Tarcienne (Mazuin) pour les services d'entretien et de réparation des véhicules particuliers et utilitaires légers Volkswagen

336. Le tableau ci-dessous présente les parts de marché de Tarcienne (Mazuin):

Marque	Garage	Partie	PM Falcon	PM Mazuin	PM combinée	Delta HHI	Durée du trajet (min)
Volkswagen	Tarcienne	Mazuin	[10-15] %	[15-20] %	[25-30] %	[400-500]	[40-45]

337. Dans la zone de chalandise locale de 80 % de Tarcienne (Mazuin) pour Volkswagen, les parties détiennent ensemble une part de marché de [25-30] %, avec un delta HHI de [400-500].

338. Bien que cette concentration renforce la position de Mazuin dans cette zone de chalandise locale, les données Car-Pass montrent qu'après la concentration, les consommateurs disposeront encore de suffisamment d'alternatives aux parties dans cette zone.

339. Le concurrent le plus proche est un garage multimarque détenant une part de marché de [5-10] % dans la zone de chalandise de 80 %. Parmi les 10 principaux concurrents pour cette zone, on compte deux concessionnaires Volkswagen agréés, qui détiennent ensemble une part de marché de [10-15] %.

340. La majorité des clients – à savoir [75-80 %] – de la zone de chalandise de Tarcienne (Mazuin) pour Volkswagen dispose d'une alternative au sein du réseau agréé, accessible dans un délai de trajet acceptable de 30 minutes. Il en résulte que, si l'entité issue de la concentration devait, à l'avenir, augmenter ses prix ou diminuer unilatéralement la qualité de ses services, une majorité des clients serait en mesure de se reporter vers un autre concessionnaire agréé (catégorie 2) situé à une distance correspondant à un temps de trajet acceptable de 30 minutes. Par ailleurs, plusieurs garages indépendants spécialisés dans les marques VAG (catégorie 3) sont présents dans la zone de chalandise. Dans ces conditions, l'entité issue de la concentration continuerait à être soumise à une pression concurrentielle suffisante exercée par les concessionnaires agréés concurrents ainsi que de garages indépendants spécialisés. Dès lors, l'opération est peu susceptible d'engendrer des effets non coordonnés significatifs sur ce marché local.

VIII.3.2 Conclusion de l'auditeur concernant les effets horizontaux non coordonnés

341. A l'issue de l'analyse concurrentielle, l'auditeur conclut qu'après l'Opération, les clients des parties disposeront toujours d'alternatives suffisantes. Pour l'entretien et la réparation des voitures particulières des marques Audi, Seat/Cupra, Skoda et Volkswagen, les clients peuvent s'adresser aussi bien à d'autres concessionnaires agrées qu'à des garages multimarques indépendants. Pour la grande majorité des clients situés dans les différentes zones de chalandise des parties, une alternative est disponible au sein du réseau agréé des marques Audi, Seat/Cupra, Skoda et/ou Volkswagen dans un temps de trajet acceptable de 30 minutes.

342. L'auditeur conclut que l'Opération ne suscite pas de doutes sérieux quant à son admissibilité. La concentration ne constitue pas une entrave significative à la concurrence effective sur le marché belge ou sur une partie substantielle de celui-ci.

VIII.3.3 Conclusion du Collège concernant les effets horizontaux non coordonnés

343. Le Collège souscrit à la conclusion de l'auditeur en ce qui concerne les différentes zones de chalandises analysées ci-dessus. Les clients des parties disposeront toujours d'alternatives suffisantes sur les différents marchés affectés par l'Opération après la réalisation de celle-ci tant auprès de concessionnaires agréés que de garages multimarques.

344. L'Opération ne suscite donc pas de doutes sérieux quant à son admissibilité. Elle ne constitue pas une entrave significative à la concurrence effective sur le marché belge ou sur une partie substantielle de celui-ci, et peut dès lors être déclarée admissible.

IX. Proposition de décision

345. L'auditeur propose au Collège de la concurrence, en application de l'article IV.66, § 1er, 2° CDE et de l'article IV.66, § 2, 1° CDE de :

1. constater que l'acquisition du contrôle exclusif des sociétés Mazuin Fosses SA et Michaël Mazuin Sports SA par la société Falcon Trade SA, notifiée à l'Autorité belge de la concurrence et enregistrée sous le numéro CONC-C/C-26/0021, entre dans le champ d'application des règles du CDE relatives au contrôle des concentrations ;
2. déclarer la Concentration admissible.

X. Confidentialité

346. Il est renvoyé à la décision n° 2026-C/C-04-CVA de l'auditeur sur la confidentialité.

XI. Décision

PAR CES MOTIFS,

Le Collège de la concurrence, en application de l'article IV.66, § 1er, 2° CDE et de l'article IV.66, § 2, 1° CDE :

1) Décide que l'Opération, notifiée à l'Autorité sous le numéro CONC-C/C-26/0021 relève du champ d'application des règles de contrôle des concentrations prévues par le CDE ;
2) Décide que l'Opération est admissible.

Ainsi décidé le 4 septembre 2026 par le Collège de l'Autorité belge de la Concurrence, composé d'Axel Desmedt, Président de l'Autorité belge de la Concurrence, et de Elisabeth de Ghellinck et de Norman Neyrinck, assesseurs de l'Autorité belge de la Concurrence.

Bruxelles, le 3 septembre 2026.

Axel Desmedt,
Président

Annexe A - Parts de marché : entretien et réparation

I.1 Fonctions de distribution cumulatives

1. Ci-dessous sont présentées les fonctions de distribution cumulatives pour les différentes implantations des parties.

2. Dans ces fonctions de distribution cumulatives, le temps de trajet est représenté sur l'axe des abscisses et le chiffre d'affaires cumulatif sur l'axe des ordonnées. Ces fonctions permettent d'identifier le point de bascule à partir duquel le temps de trajet augmente plus rapidement que le chiffre d'affaires. Celui-ci peut varier d'un garage à l'autre, en fonction des conditions locales telles que, par exemple, le nombre et la proximité des concurrents ainsi que d'autres garages des parties.

I.1.1 Audi

I.1.1.a [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.1.b [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.1.c [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.2 Seat

I.1.2.a [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.2.b [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.2.c [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.2.d [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.2.e [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.2.f [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.3 Skoda

I.1.3.a [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.3.b [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.3.c [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.3.d [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.3.e [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.3.f [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.4 Volkswagen

I.1.4.a [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.4.b [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.4.c [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.4.d [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.4.e [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.1.4.f [CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

I.2 Parts de marché: les zones de chalandise de 85 % et 90 %.

3. Par souci d'exhaustivité, les parts de marché sont présentées ci-dessous pour les zones de chalandise de 85 % et 90 %.

			zone de chalandise de 85 %			
Marque	**Garage**	**Partie**	**PM Falcon**	**PM Mazuin**	**PM combinées**	**Delta HHI**
Audi	Gosselies	Falcon	[10-15]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
Audi	Mont-Sur-Marchienne	Falcon	[15-20]%	[10-15]%	[30-35]%	[400-500]
Audi	Fosses-La-Ville	Mazuin	[10-15]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
Seat	Gosselies	Falcon	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
Seat	La Louvière	Falcon	[15-20]%	[5-10]%	[20-25]%	[200-300]
Seat	Thuin	Falcon	[20-25]%	[10-15]%	[35-40]%	[500-600]
Seat	Fosses-La-Ville	Mazuin	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
Seat	Fleurus	Mazuin	[10-15]%	[10-15]%	[25-3]%	[300-400]
Seat	Tarcienne	Mazuin	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
Skoda	Gosselies	Falcon	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
Skoda	La Louvière	Falcon	[15-20]%	[5-10]%	[25-30]%	[300-400]
Skoda	Thuin	Falcon	[25-30]%	[15-20]%	[40-45]%	[900-1000]
Skoda	Fosses-La-Ville	Mazuin	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%	[0-100]
Skoda	Fleurus	Mazuin	[10-15]%	[10-15]%	[25-30]%	[300-400]
Skoda	Tarcienne	Mazuin	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
Volkswagen	Gosselies	Falcon	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
Volkswagen	La Louvière	Falcon	[15-20]%	[5-10]%	[25-30]%	[300-400]
Volkswagen	Thuin	Falcon	[15-20]%	[15-20]%	[35-40]%	[600-700]
Volkswagen	Fosses-La-Ville	Mazuin	[10-15]%	[15-20]%	[25-30]%	[300-400]
Volkswagen	Fleurus	Mazuin	[5-10]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
Volkswagen	Tarcienne	Mazuin	[10-15]%	[10-15]%	[25-30]%	[300-400]

			zone de chalandise de 90 %			
Marque	**Garage**	**Partie**	**PM Falcon**	**PM Mazuin**	**PM combinées**	**Delta HHI**
Audi	Gosselies	Falcon	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%	[0-100]
Audi	Mont-Sur-Marchienne	Falcon	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
Audi	Fosses-La-Ville	Mazuin	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
Seat	Gosselies	Falcon	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%	[0-100]
Seat	La Louvière	Falcon	[10-15]%	[5-10]%	[20-25]%	[200-300]
Seat	Thuin	Falcon	[15-20]%	[10-15]%	[30-35]%	[400-500]
Seat	Fosses-La-Ville	Mazuin	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
Seat	Fleurus	Mazuin	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
Seat	Tarcienne	Mazuin	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%	[100-200]

Skoda	Gosselies	Falcon	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-100]
Skoda	La Louvière	Falcon	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%	[100-200]
Skoda	Thuin	Falcon	[20-25]%	[15-20]%	[35-40]%	[600-700]
Skoda	Fosses-La-Ville	Mazuin	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
Skoda	Fleurus	Mazuin	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%	[100-200]
Skoda	Tarcienne	Mazuin	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
Volkswagen	Gosselies	Falcon	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%	[0-100]
Volkswagen	La Louvière	Falcon	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%	[0-100]
Volkswagen	Thuin	Falcon	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%	[0-100]
Volkswagen	Fosses-La-Ville	Mazuin	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
Volkswagen	Fleurus	Mazuin	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%	[0-100]
Volkswagen	Tarcienne	Mazuin	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]