

VERSION PUBLIQUE

Le Collège de la concurrence de l'Autorité belge de la concurrence

Décision n° ABC-2018-C/C-02 du 11 janvier 2018 en application de l'article IV.61, §1, 1° et §2, alinéa 1^{er} du Code de droit économique inséré par les lois du 3 avril 2013

Affaire N° CONC-C/C-17/0034

Acquisition par D'Ieteren SA du contrôle exclusif des sociétés d'exploitation du groupe Rietje

I. Procédure

1. Le 7 novembre 2017, l'auditorat a reçu notification, conformément à l'article IV.10, §1er du Livre IV « Protection de la concurrence » du Code de droit économique (ci-après, « CDE ») inséré par les lois du 3 avril 2013, d'une opération de concentration au sens de l'article IV.6 CDE par laquelle la société D'Ieteren SA via [...] (ci-après, « D'Ieteren » ou la « Partie Notifiante ») acquerra le contrôle exclusif des sociétés d'exploitation du groupe Rietje, qui sont actuellement contrôlées par la société Rietje Automobile Group NV, à savoir Garage Rietje NV (ci-après, « Garage Rietje »), Carrosserie Rietje NV (ci-après, « Carrosserie Rietje ») et Rietje Waasland NV (ci-après « Rietje Waasland »).
2. Conformément à l'article IV.27, §§ 2 et 3 CDE, l'auditeur général a désigné Monsieur Patrick Marchand, auditeur, comme auditeur en charge de l'instruction de cette affaire, assisté de Monsieur Sylvain Masquelier, attaché, membre de l'Autorité belge de la concurrence (ci-après, « ABC »), afin d'accomplir les devoirs d'instruction. L'auditeur tiers désigné conformément à l'article IV.29 CDE est Madame Marielle Fassin.
3. Le 16 novembre 2017, le Président a composé le Collège de la concurrence.
4. Le 13 décembre 2017, l'auditorat a déposé le projet de décision au Collège de la concurrence et en a transmis copie à la Partie Notifiante.
5. Le 9 janvier 2018, le Collège de la concurrence a entendu la Partie Notifiante et l'auditeur en présence du directeur des affaires économiques et du directeur des affaires juridiques de l'ABC.

II. Entreprises concernées

II.1 Partie Notifiante : D'leteren

6. Le groupe D'leteren comprend trois principales branches d'activités : D'leteren Auto, Belron et Moleskine. D'leteren Auto est une division de D'leteren SA¹, sise rue du Mail 50 à 1050 Ixelles, tandis que Belron et Moleskine sont des filiales de celle-ci.

7. D'leteren Auto assure en Belgique l'importation et la distribution des véhicules des marques suivantes du groupe Volkswagen :

- Volkswagen,
- Volkswagen Commercial Vehicles,
- Audi,
- Seat,
- Škoda,
- Bentley,
- Lamborghini,
- Bugatti, et
- Porsche.

8. D'leteren Auto assure également l'importation et la distribution en Belgique de pièces de rechange et accessoires.

9. D'leteren Auto gère en propre 40 points de vente de marques Volkswagen, Audi, Seat, Škoda, Bentley/Lamborghini et Porsche, situés principalement dans la région de Bruxelles et sur l'axe Malines-Anvers. D'leteren Auto distribue également les marques susmentionnées via des contrats avec des concessionnaires agréés par elle.

10. D'leteren Auto est par ailleurs actif dans la vente de véhicules d'occasion via 8 centres My Way détenus en propre et 132 concessionnaires affiliés au réseau My Way Authorized Distributors.

11. D'leteren Auto gère également la distribution de deux-roues en Belgique et au Luxembourg, essentiellement de la marque Yamaha.

12. Enfin, à travers sa filiale commune avec Volkswagen Financial Services, Volkswagen D'leteren Finance, D'leteren Auto propose en outre des services de location à long terme et un éventail complet de financements automobiles.

13. Belron (détenu à 94,85% par D'leteren) est actif dans 33 pays dans les services de carrosserie et la réparation et le remplacement de vitrages de véhicules à travers un certain nombre de marques, dont Carglass® Carrosserie, Carglass®, Autoglass® et Safelite® AutoGlass.

14. Moleskine (détenu à 100% par D'leteren) conçoit et distribue dans plus de 100 pays des carnets, des agendas, des journaux, des sacs, des instruments d'écriture, des accessoires de lecture et des produits hybrides.

15. Les sociétés cibles seront reprises par [...].

¹ Numéro d'entreprise : 0403.448.140

II.2 Sociétés cibles

16. Les sociétés cibles sont :

- Garage Rietje NV², Antwerpsesteenweg 346 à 2950 Kapellen:

Ce garage vend des véhicules neufs des marques Audi, Volkswagen, Volkswagen CV, et Skoda. Il fournit également des services d'entretien et de réparation pour les véhicules desdites marques.

- Carrosserie Rietje NV³, Lieven Gevaertstraat 1, 2950 Kapellen:

Cette société fournit des services de carrosserie toutes marques.

- Rietje Waasland NV⁴, Westpoort 1 à 2070 Zwijndrecht:

Ce garage vend des véhicules neufs des marques Volkswagen, Skoda et Audi. Il fournit également des services d'entretien et de réparation pour les véhicules desdites marques. Par ailleurs, ce garage fournit des services de carrosserie.

II.3 Les représentants

17. Les parties sont représentées par Me Marc Pittie et Me Natacha Callens, avocats au Barreau de Bruxelles.

Maître Marc Pittie et Maître Natacha Callens

BREDIN PRAT A.A.R.P.I.

Square de Meeûs, 40

B-1000 BRUXELLES

E-mail : marcpittie@bredinprat.com et natachacallens@bredinprat.com

III. Le projet de décision

18. L'auditeur a déposé le projet qui suit : « [...]

III. La transaction notifiée

III.1 Description de l'opération

15. Par le biais de l'opération, la société D'Ieteren SA, via [...], vise à acquérir le contrôle exclusif des sociétés suivantes :

- Garage Rietje NV (« **Garage Rietje** »);

- Carrosserie Rietje NV (« **Carrosserie Rietje** »); et

- Rietje Waasland NV (« **Rietje Waasland** »).

Ci-après conjointement "groupe Rietje".

² Numéro d'entreprise : 0434.718.861

³ Numéro d'entreprise : 0444.498.936

⁴ Numéro d'entreprise : 0476.169.040

III.2 Raisons stratégiques et économiques de la concentration

16. Selon la Partie Notifiante, par le biais de l'opération envisagée, le groupe D'leteren vise à développer sa présence dans le secteur de la distribution automobile de détail et, en particulier, assurer la continuité de la représentation des marques sur les sites du groupe Rietje, vu la volonté des vendeurs de se désengager du secteur.

III.3 Délais d'instruction après notification

<i>Notification concentration</i>	<i>7 novembre 2017</i>
<i>Début du délai</i>	<i>8 novembre 2017</i>
<i>Dépôt du projet de décision</i>	<i>13 décembre 2017</i>
<i>40 jours ouvrables</i>	<i>12 janvier 2018</i>

IV. Seuils

17. Les parties à la présente concentration sont des entreprises au sens de l'article IV.1.1° du CDE et l'opération notifiée est une opération de concentration au sens de l'article IV.6, §1er du CDE.

18. Les chiffres d'affaires pour le dernier exercice (2016) de D'leteren et du groupe Rietje sont les suivants :

Chiffre d'affaires 2016	D'leteren	Groupe Rietje (3 sociétés consolidées)
Mondial	<i>EUR 6,4 milliards</i>	<i>EUR 90,7 millions</i>
UE	<i>EUR 5,0 milliards</i>	<i>EUR 90,7 millions</i>
Belgique	<i>EUR 3,1 milliards</i>	<i>EUR 90,7 millions</i>

19. Le règlement CE sur les concentrations No. 139/2004 (ECMR) n'est pas applicable vu le chiffre d'affaires du groupe Rietje, inférieur à 100 millions d'euros.⁵

20. Par contre les seuils de chiffres d'affaires visés à l'article IV.7, §1^{er} du CDE sont atteints et, partant, la concentration est notifiable en Belgique.

⁵ Règlement (CE) N°139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises, article 1^{er} §3, d,

V. Définitions de marché

V.1 Marchés concernés par l'opération

21. Les secteurs économiques concernés par la concentration sont (code NACE) :

- G.45.11 - Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers ($\leq 3,5$ tonnes)
- G.45.20 - Entretien et réparation de véhicules automobiles.

22. L'opération présente des aspects horizontaux et verticaux.

V.1.1 Au niveau horizontal

23. Compte tenu des activités des parties concernées, la présente opération donne lieu à des chevauchements d'activités sur les segments suivants:

- vente au détail de véhicules automobiles neufs (aux particuliers ou professionnels) ;
- vente au détail de véhicules automobiles utilitaires de moins de 3,5 tonnes ;
- distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles ;
- prestation de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles ;
- services de carrosserie ;
- vente au détail de véhicules automobiles d'occasion.

V.1.2 Au niveau vertical

24. Il existe une relation verticale entre les activités de D'leteren en tant qu'importateur en Belgique des véhicules des marques du groupe Volkswagen (vente en gros de véhicules automobiles), des accessoires automobiles et pièces de rechange desdites marques et celles du groupe Rietje, concessionnaire offrant à la vente au détail les véhicules des marques du groupe Volkswagen et des services d'entretien et de réparation des véhicules desdites marques.

V.2 Vente en gros de véhicules automobiles

V.2.1 Marché de produit

i) Point de vue de la Partie Notifiante

25. La Partie Notifiante distingue dans la distribution automobile la vente au détail et la vente en gros. Elle justifie sa position par la pratique décisionnelle de la Commission et de l'Autorité⁶.

ii) Pratique décisionnelle

26. La Commission distingue dans sa pratique décisionnelle la vente au détail et la vente en gros, cette dernière étant généralement effectuée par une filiale du constructeur. Dans certains cas toutefois les véhicules sont distribués par des distributeurs de gros indépendants, dont la politique de commercialisation doit être cohérente avec la stratégie marketing développée par le constructeur automobile⁷.

⁶ Formulaire de notification du 7 novembre 2017, §§37 et 38.

⁷ Décision M.7747 PGA / MSA du 16 octobre 2015, §11 et s.

iii) Instruction

27. Dans le cadre de l'opération, l'auditorat a interrogé les importateurs des marques concurrentes suivants : Ford Motor Company, Fiat Chrysler Automobiles Belgium, BMW Group Belux, Mercedes-Benz Belgium, Peugeot Belgique-Luxembourg SA, Volvo Cars Belgium, Toyota Belgium SA, Citroën Belux SA et Renault Belgique-Luxembourg SA. Ford Motor Company, Fiat Chrysler Automobiles Belgium et Toyota Belgium SA n'ont pas répondu aux questions.

28. L'ensemble des répondants confirme la définition de marché de produit retenue par la Commission et la Partie Notifiante⁸.

iv) Conclusion de l'auditeur

29. La définition exacte du marché de produit peut être laissée ouverte dans la mesure où l'opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, même sous la définition la plus étroite du marché.

V.2.2 Marché géographique

i) Point de vue de la Partie Notifiante

30. La Partie Notifiante soutient que le marché de la vente en gros de véhicules automobiles est de dimension nationale, voire européenne, conformément à la pratique décisionnelle de la Commission⁹.

ii) Pratique décisionnelle

31. La Commission ne se prononce pas explicitement sur l'étendue du marché géographique mais elle évalue la position des parties sur le marché de la vente en gros au niveau national¹⁰.

iii) Instruction

32. L'auditorat n'a pas effectué d'instruction spécifique sur ce point dans le cadre de la présente opération.

iv) Conclusion de l'auditeur

33. 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, même sous la définition la plus étroite du marché.

V.3 Vente au détail de véhicules automobiles

V.3.1 Marché de produit

i) Point de vue de la Partie Notifiante

34. Selon la Partie Notifiante, il n'y a pas lieu de définir des marchés distincts pour chaque marque de véhicule. Une division par classe de véhicule ne se justifie pas non plus. La distinction par marque de véhicule n'est pas pertinente en raison de l'avis de la Commission européenne dans les lignes directrices relatives aux restrictions verticales qui précise que « [l]a position sur le marché détenue par le fournisseur et par ses concurrents est particulièrement importante [pour l'analyse], car l'affaiblissement de la concurrence intramarque ne pose

⁸ Voir documents D.1 à D.9

⁹ Formulaire de notification du 7 novembre 2017, §45.

¹⁰ Décision M.3388 Ford Motor Company Ltd / Polar Motor Group Ltd du 30 avril 2004, §13.

problème que si la concurrence intermarques est limitée»¹¹. En l'espère, la Partie Notifiante considère que la concurrence est particulièrement vive sur le secteur de la distribution automobile en Belgique et que la question de la concurrence intramarque ne doit donc pas se poser. Elle considère également que la marque n'est qu'un critère parmi de nombreux autres dans le choix du véhicule par le consommateur.

35. La Partie Notifiante suggère également qu'une distinction pourrait être faite entre la vente de véhicules d'occasion et la vente de véhicules neufs, dans la mesure où la Partie Notifiante l'intègre dans sa comptabilité interne.

ii) Pratique décisionnelle

36. Au niveau de la vente au détail de véhicules, la Commission considère que la distribution des véhicules automobiles pour passagers et la distribution de véhicules automobiles commerciaux neufs (autrement dit utilitaires) constituent des marchés de produits distincts.¹²

37. Il ressort d'une enquête de marché de la Commission européenne dans une décision récente qu'il y a des indications fortes selon lesquelles la vente au détail de véhicules neufs et la vente au détail de véhicules usagés constituent des marchés de produits distincts, en particulier en ce qui concerne les véhicules pour particuliers (passenger cars).¹³

38. L'Autorité de la Concurrence française (ADLC) établit une distinction entre la vente au détail de véhicules neufs et d'occasion, de véhicules pour particuliers et pour professionnels et de véhicules pour passagers et commerciaux¹⁴.

iii) Instruction

39. Cinq des six distributeurs ayant répondu à la demande de renseignements confirment la définition retenue par l'ADLC et la Commission¹⁵.

iv) Conclusion de l'auditeur

40. La définition exacte du marché de produit peut être laissée ouverte dans la mesure où l'opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, même sous la définition la plus étroite du marché.

V.3.2 Marché géographique

i) Point de vue de la Partie Notifiante

41. La Partie Notifiante définit le marché géographique comme national et avance qu'il pourrait même s'étendre aux pays limitrophes.

42. Elle justifie sa position par l'absence d'une autre définition dans la pratique décisionnelle de l'Autorité et par le fait que la Commission ne s'est jamais prononcée sur la dimension

¹¹ Lignes directrices de la Commission sur les restrictions verticales du 19 mai 2010, §153.

¹² Décision M.8099 Nissan / Mitsubishi du 5 octobre 2016, point 11.

¹³ Décision M.7747 PGA / MSA du 16 octobre 2015, point 14.

¹⁴ Décision n° 17-DCC-18 du 8 février 2017 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Mercedes Benz Lyon par la société ECL, Décision n° 09-DCC-01 du 8 avril 2009 relative à la prise de contrôle de la société Pellier Metz S.A.S par le groupe Bailly S.A.S, qui renvoie aux opérations Gueudet/Degand autorisée par lettre du ministre le 17 octobre 2002 et publiée au BOCCRF du 11 août 2003, G.G.B.A/SNAT autorisée par lettre du 25 octobre 2002 et publiée au BOCCRF du 31 décembre 2002, RFA Nord/Vrale autorisée par lettre du 8 novembre 2002 et publiée au BOCCRF n°4 du 31 mars 2003.

¹⁵ Voir documents D.3.8, D.5.4, D.6.6, D.8.4 et D.9.4.

géographique en raison de l'absence de problèmes de concurrence dans les opérations qui lui ont été notifiées¹⁶

43. Elle considère également que pour l'achat d'un véhicule, qui est produit d'une grande valeur, un client potentiel est disposé à parcourir une certaine distance afin d'obtenir des conditions commerciales plus favorables. Le prix reste en effet un critère d'achat déterminant pour le consommateur.

44. Enfin, la Partie Notifiante soutient que, en Belgique, les zones de chalandise des concessions automobiles se chevauchent toutes et composent ainsi un seul marché géographique. Elle justifie cette position par le fait que la Belgique est un petit territoire très densément peuplé et avec un maillage routier particulièrement dense. Il s'ensuit que chaque habitant dispose d'un accès aisé à de nombreuses concessions automobiles¹⁷.

ii) Pratique décisionnelle

45. La Commission européenne ne se prononce pas sur l'étendue exacte du marché géographique de la vente au détail de véhicules automobiles. Elle énonce une définition locale du marché en raison du comportement des consommateurs tout en reconnaissant que le marché possède certaines caractéristiques indiquant une étendue nationale. En conclusion, elle décide de laisser la définition exacte du marché ouverte en raison des parts réduites des acteurs quelle que soit la définition de marché retenue¹⁸.

46. L'ADLC retient une définition locale du marché, s'étendant en général au niveau départemental. Elle précise que les zones de chalandise sont délimitées au cas par cas, en fonction des caractéristiques géographiques locales¹⁹.

iii) Instruction

47. Cinq des six distributeurs ayant répondu à la demande de renseignements considèrent le marché comme local et confirment l'approche retenue par l'ADLC²⁰.

iv) Conclusion de l'Auditeur

48. 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, même sous la définition la plus étroite du marché.

V.4 Marché des services après-vente pour véhicules automobiles

V.4.1 Marché de produit

i) Point de vue de la Partie Notifiante

49. La Partie Notifiante estime qu'il existe un marché des services après-vente pour véhicules automobiles distinct du marché de la vente de véhicules automobiles. Il comprend les réparations et entretiens de ces véhicules ainsi que la vente de pièces détachées.

¹⁶ Formulaire de notification du 7 novembre 2017, §§44 et 46.

¹⁷ Formulaire de notification du 7 novembre 2017, §§44 et s.

¹⁸ Décision COMP/ M. 7747 du 16 octobre 2015 PGA/MSA, §18 et §19

¹⁹ Décision n° 17-DCC-18 du 8 février 2017 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Mercedes Benz Lyon par la société ECL, Décision n° 09-DCC-01 du 8 avril 2009 relative à la prise de contrôle de la société Pellier Metz S.A.S par le groupe Bailly S.A.S, qui renvoie aux opérations Gueudet/Degand autorisée par lettre du ministre le 17 octobre 2002 et publiée au BOCCRF du 11 août 2003, G.G.B.A/SNAT autorisée par lettre du 25 octobre 2002 et publiée au BOCCRF du 31 décembre 2002, RFA Nord/Vrale autorisée par lettre du 8 novembre 2002 et publiée au BOCCRF n°4 du 31 mars 2003.

²⁰ Voir documents D.3.8, D.5.4, D.6.6, D.8.4 et D.9.4.

50. Par ailleurs, la Partie Notifiante estime que le marché des services d'entretien et de réparation est intermarques. Elle justifie son point de vue par les raisons suivantes :

- a. d'une part, il existe de très nombreux réparateurs « toutes marques », qui n'ont aucun lien particulier avec quelque marque automobile que ce soit ; et
- b. d'autre part, tous les réparateurs, même ceux qui font partie du réseau officiel indépendant d'un constructeur automobile ou d'un distributeur de gros comme D'leteren, peuvent fournir des services d'entretien et de réparation aux propriétaires de véhicules d'autres marques. C'est d'ailleurs une pratique stimulée par le Règlement d'exemption européen en la matière.²¹

ii) Pratique décisionnelle

51. Il n'existe pas de décision récente de la Commission européenne définissant ce marché. Toutefois, dans le Règlement (UE) Nr. 461/2010, la Commission considère que le marché des services après-vente peut-être distingué du marché de la vente de véhicules²².

52. Par ailleurs, dans ses Lignes directrices, elle énonce que « Dans la mesure où il existe un marché pour les services de réparation et d'entretien qui est distinct de celui de la vente de véhicules automobiles neufs, il est considéré comme propre à chaque marque. Sur ce marché, la principale source de concurrence provient de l'interaction concurrentielle entre les réparateurs indépendants et les réparateurs agréés des marques en question ». Elle précise ensuite que « Dans la majorité des cas, il y aura probablement un marché de l'après-vente propre à chaque marque, notamment parce que les acheteurs sont en majorité des particuliers ou des petites et moyennes entreprises qui achètent des véhicules automobiles et des services après-vente séparément [...] »²³.

iii) Instruction

53. L'auditorat a mené une enquête auprès des différents réparateurs présents dans la zone de chalandise des deux garages Rietje. Les garages agréés D'leteren, des garages agréés d'autres marques (BMW, Mercedes-Benz, Peugeot, Renault et Toyota) et des garages indépendants ont été interrogés. Les distributeurs automobiles mentionnés au point 27 du présent projet de décision ont également été interrogés.

54. L'instruction confirme l'approche retenue par la Commission européenne.

55. Tous les garages agréés (tous réseaux confondus) ayant répondu, sauf un, ont indiqué que les garages des autres réseaux officiels n'étaient pas leurs concurrents sur le secteur de l'après-vente²⁴.

56. Tous les garages indépendants ayant répondu considèrent les garages agréés comme des concurrents²⁵.

²¹ Formulaire de notification du 7 novembre 2017, §42

²² Règlement (UE) Nr. 461/2010 du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile, §13.

²³ Communication de la Commission européenne du 28 mai 2010, C 138/05 *Lignes directrices supplémentaires sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles*, §§ 11 et 57.

²⁴ 49 garages agréés (tous réseaux confondus) ont été interrogés, 29 ont répondu. Voir documents C.1.1 à C.2.59.

²⁵ 31 garages indépendants ont été interrogés, 10 ont répondu. Voir documents C.3.1 à C.3.28

57. Les réponses des distributeurs automobiles sont plus nuancées :

- a. Citroën Belux SA et Peugeot Belgique Luxembourg SA confirment la définition retenue par la Commission européenne²⁶.
- b. Mercedes-Benz Belgium soulève qu'il existe plusieurs acteurs réparant les véhicules de toutes les marques, ce qui irait dans le sens d'un marché multimarque. Toutefois, l'entreprise reconnaît qu'il est dans la pratique difficile d'offrir des services après-vente toutes marques²⁷.
- c. BMW Group Belux, Renault Belgique-Luxembourg SA et Volvo Cars Belgium soutiennent l'existence d'un marché multimarque en raison des règlements européens qui permettent à tous les réparateurs d'avoir accès aux informations techniques et aux pièces de rechange. Ils relèvent aussi la présence de nombreux réparateurs toutes marques²⁸.

iv) Conclusion de l'auditeur

58. La définition exacte du marché de produits peut être laissée ouverte dans la mesure où l'opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, même sous la définition la plus étroite du marché.

V.4.2 Marché géographique

i) Point de vue de la Partie Notifiante

59. La Partie Notifiante estime que le marché géographique pertinent est de dimension nationale. Elle justifie sa position par l'absence de décision de l'Autorité allant dans un sens contraire.

60. Elle estime en effet que dans les décisions de l'Autorité concernant les acquisitions par D'Ieteren des garages Beerens et ACM²⁹, cette définition n'avait pas été remise en cause. Il en est de même dans la décision de mesures provisoires dans l'affaire Feltz/BMW précitée.

61. Comme pour la vente au détail de véhicules neufs, la Partie Notifiante soutient que, en Belgique, les zones de chalandise des concessions automobiles se chevauchent toutes et composent ainsi un seul marché géographique.

62. Elle conteste également l'évaluation faite par l'auditorat concernant l'étendue du marché géographique. Selon la Partie Notifiante, l'ADLC considère que tant les marchés de la vente de véhicules neufs que des services après-vente ont une dimension locale qui s'apprécie au niveau départemental. Étant donné que les départements français sont en moyenne d'une superficie près de deux fois supérieure à la province d'Anvers, le marché local défini par l'ADLC se traduit en un marché national en Belgique.

ii) Pratique décisionnelle

63. La Commission ne s'est jamais prononcée dans ses décisions, ses règlements ou ses lignes directrices à propos de la dimension géographique du marché.

²⁶ Voir documents D.5.4 et D.8.4

²⁷ Voir document D.4.4

²⁸ Voir documents D.3.8, D.6.6 et D.9.4.

²⁹ Décisions de l'auditorat du 14 janvier 2014 n° AUTORITÉ-2014-CC-002-AUD, D'Ieteren/Beerens et du 27 juin 2014 n°AUTORITÉ-2014-CC-13-AUD, D'Ieteren/ACM.

64. L'ADLC retient une définition locale du marché, s'étendant en général au niveau départemental. Elle précise que les zones de chalandise sont délimitées au cas par cas, en fonction des caractéristiques géographiques locales³⁰.

iii) Instruction

65. Quatre des six distributeurs ayant répondu à la demande de renseignements considèrent le marché comme local et confirment l'approche retenue par l'ADLC³¹.

66. Mercedes-Benz Belgium relève la possibilité pour les clients de s'adresser à l'ensemble des garages présents dans l'Espace économique européen et considère donc le marché comme tel³².

67. Volvo Cars Belgium relève également l'étendue européenne du marché tout en reconnaissant que les points de services réalisent l'essentiel de leur chiffre d'affaires dans leur zone de chalandise³³.

68. Les calculs de l'auditorat, effectués sur base des données fournies par la Partie Notifiante, soutiennent une définition locale du marché. La zone sur laquelle les différentes entités réalisent 80% de leur chiffre d'affaires s'étend sur un temps de parcours en voiture d'un maximum absolu de 35 minutes et d'un maximum moyen de 26 minutes. En distance, cette zone est d'un maximum absolu de 31,5 km et d'un maximum moyen de 23 km³⁴.

iv) Conclusion de l'auditeur

69. 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, même sous la définition la plus étroite du marché.

V.5 Le marché de la vente de pièces détachées et de rechange pour véhicules automobiles

V.5.1 Marché de produit

i) Point de vue de la Partie Notifiante

70. La Partie Notifiante considère qu'il existe un marché spécifique de la fabrication et de la fourniture des pièces détachées pour les véhicules automobiles pour passagers (ainsi que leur vente en gros)³⁵. Elle renvoie à ce propos à la pratique décisionnelle de la Commission.

71. La Partie Notifiante estime que le marché de produit est celui des pièces de rechange utilisées dans les véhicules des marques du groupe VW. La Partie Notifiante distingue la vente de pièces détachées dans le cadre de réparations et la vente « comptoir »³⁶.

³⁰Décision n° 17-DCC-18 du 8 février 2017 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Mercedes Benz Lyon par la société ECL, Décision n° 09-DCC-01 du 8 avril 2009 relative à la prise de contrôle de la société Pellier Metz S.A.S par le groupe Bailly S.A.S, qui renvoie aux opérations Gueudet/Degand autorisée par lettre du ministre le 17 octobre 2002 et publiée au BOCCRF du 11 août 2003, G.G.B.A/SNAT autorisée par lettre du 25 octobre 2002 et publiée au BOCCRF du 31 décembre 2002, RFA Nord/Vrale autorisée par lettre du 8 novembre 2002 et publiée au BOCCRF n°4 du 31 mars 2003.

³¹ Voir documents D.3.8, D.5.4, D.8.4 et D.9.4.

³² Voir document D.4.4.

³³ Voir document D.6.6.

³⁴ Voir annexe 1

³⁵ Formulaire de notification du 7 novembre 2017, §41.

³⁶ Formulaire de notification du 7 novembre 2017, §§97-100.

ii) Instruction

72. L'auditorat n'a pas effectué d'instruction spécifique sur ce point dans le cadre de la présente opération.

iii) Conclusion de l'auditeur

73. La définition exacte du marché de produits peut être laissée ouverte dans la mesure où que l'opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, même sous la définition la plus étroite du marché.

V.5.2 Marché géographique

i) Point de vue de la Partie Notifiante

74. La Partie Notifiante estime que le marché géographique concerné est national, sans fournir davantage de détails.

ii) Instruction

75. L'auditorat n'a pas effectué d'instruction spécifique sur ce point dans le cadre de la présente opération.

iii) Conclusion de l'auditeur

76. 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, même sous la définition la plus étroite du marché.

V.6 Le marché des services de carrosserie pour véhicules automobiles

V.6.1 Marché de produit

i) Point de vue de la Partie Notifiante

77. La Partie Notifiante définit un marché spécifique des services de carrosserie qui comprendrait les services de réparation de carrosserie pour les véhicules d'un poids inférieur à 3.500 kg, toutes marques confondues³⁷.

ii) Pratique décisionnelle

78. À la connaissance de l'auditorat, il n'existe pas de pratique décisionnelle en la matière.

iii) Instruction

79. L'auditorat n'a pas effectué d'instruction spécifique sur ce point dans le cadre de la présente opération.

iv) Conclusion de l'auditeur

80. La définition exacte du marché de produits peut être laissée ouverte dans la mesure où l'opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, même sous la définition la plus étroite du marché.

V.6.2 Marché géographique

i) Point de vue de la Partie Notifiante

81. La Partie Notifiante ne se prononce pas sur l'étendue géographique du marché.

³⁷ Voir document B.2.15.

ii) Pratique décisionnelle

82. À la connaissance de l'auditorat, il n'existe pas de pratique décisionnelle en la matière.

iii) Instruction

83. L'auditorat n'a pas effectué d'instruction spécifique sur ce point dans le cadre de la présente opération.

iv) Conclusion de l'auditeur

84. 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, même sous la définition la plus étroite du marché.

V.7 Conclusion relative aux définitions de marché

85. Au vu de ce qui précède, l'auditeur laisse ouverte la définition des marchés suivants :

- a. Le marché de la vente en gros de véhicules automobiles
- b. Le marché de la vente au détail de véhicules automobiles
- c. Le marché des services après-vente pour véhicules automobiles
- d. Le marché de la vente de pièces détachées pour véhicules automobiles
- e. Le marché des services de carrosserie pour véhicules automobiles

86. Dans le cadre de l'analyse concurrentielle, il retiendra cependant la définition la plus étroite de ces marchés.

VI. Marchés concernés

VI.1 Marché de la vente en gros de véhicules automobiles

87. La Partie Notifiante aura sur ce marché, après opération, des parts de marché inférieures à 25% quelle que soit la définition de marché retenue³⁸. Par ailleurs, les parties n'ont pas de parts de marché de 25% ou plus sur le marché aval de la vente au détail de véhicules automobiles. Le marché de la vente en gros de véhicules automobiles n'est donc pas affecté.

Vente en gros de véhicules automobiles – Belgique 2016

	Taille du marché (immatriculations)	D'leteren	
		Ventes (volume)	%
Véhicules automobiles	608.059	[...]	[20-25%]
Véhicules particuliers neufs	539.519	[...]	[20-25%]
Véhicules utilitaires <3,5 tonnes	68.540	[...]	[15-20%]

³⁸ Formulaire de notification du 7 novembre 2017, §101 et s. et tableau 14.

VI.2 Marché de la vente au détail de véhicules automobiles

La Partie Notifiante aura sur ce marché, après opération, des parts de marché inférieures à 25% quelle que soit la définition de marché retenue³⁹. Ce marché est cependant un marché affecté vu les parts de marché des parties sur certains marchés aval des services après-vente.

Vente au détail de véhicules automobiles neufs – Belgique 2016

	Nombre d'immatriculations	D'leteren		Groupe Rietje		D'leteren + Rietje	
		Ventes (volume)	% des immatriculations	Ventes (volume)	% des immatriculations	Ventes (volume)	% des immatriculations
Vente au détail de véhicules automobiles particuliers neufs	539.519	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Vente au détail de véhicules automobiles utilitaires (< 3,5 tonnes))	68.540	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%

Vente au détail des véhicules automobiles – Province d'Anvers 2016

	Nombre d'immatriculations	D'leteren		Groupe Rietje		D'leteren + Rietje	
		Ventes (volume)	% des immatriculations	Ventes (volume)	% des immatriculations	Ventes (volume)	% des immatriculations
Vente au détail de véhicules automobiles particuliers neufs	88.755	[...]	[5-10]%	[...]	[0-5]%	[...]	[5-10]%
Vente au détail de véhicules automobiles utilitaires (< 3,5 tonnes))	12.604	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%

Vente au détail des véhicules automobiles – Zone de chalandise d'Anvers 2016

	Nombre d'immatriculations	D'leteren		Groupe Rietje		D'leteren + Rietje	
		Ventes (volume)	% des immatriculations	Ventes (volume)	% des immatriculations	Ventes (volume)	% des immatriculations
Vente au détail de véhicules automobiles particuliers neufs	63.502	[...]	[5-10]%	[...]	[0-5]%	[...]	[5-10]%
Vente au détail de véhicules automobiles utilitaires (< 3,5 tonnes))	8.145	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%

VI.3 Marché des services après-vente pour véhicules automobiles

i) Point de vue de la Partie Notifiante

88. La détermination de ce marché a donné lieu à de nombreuses discussions entre l'auditorat et la Partie Notifiante. Au final, cette dernière a fourni sa position sur le marché national, toutes marques confondues (seul marché pertinent selon la Partie Notifiante) et sur les marchés des services de réparation et d'entretien de véhicules, par marque et par zone de chalandise (sur la base d'une méthodologie 80% et compte tenu du taux de fidélité).

³⁹ Formulaire de notification du 7 novembre 2017, §73 et s. et tableaux 2, 3 et 4.

Services de réparation et d'entretien de véhicules des marques du groupe VW – Belgique 2016

Total (en volume, nombre d'entrées mécaniques)	D'leteren		Groupe Rietje		D'leteren + Rietje	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%
[...]	[...]	[15-20]%	[...]	[0-5]%	[...]	[15-20]%

Services de réparation et d'entretien par marque – Zone de chalandise du groupe Rietje

		Total	D'leteren		Groupe Rietje		D'leteren + Rietje	
			Nombre d'OR ou chiffre d'affaires	%	Nombre d'OR ou chiffre d'affaires	%	Nombre d'OR ou chiffre d'affaires	%
VW	Nombre d'OR	[...]	[...]	[10-20]%	[...]	[0-5]%	[...]	[10-20]%
	Chiffre d'affaires	[...]	[...]	[10-20]%	[...]	[0-5]%	[...]	[10-20]%
VW CV	Nombre d'OR	[...]	[...]	[10-20]%	[...]	[0-5]%	[...]	[10-20]%
	Chiffre d'affaires	[...]	[...]	[10-20]%	[...]	[0-5]%	[...]	[10-20]%
Audi	Nombre d'OR	[...]	[...]	[20-40]%	[...]	[0-5]%	[...]	[20-40]%
	Chiffre d'affaires	[...]	[...]	[20-40]%	[...]	[0-5]%	[...]	[20-40]%
Skoda	Nombre d'OR	[...]	[...]	[10-20]%	[...]	[0-5]%	[...]	[10-20]%
	Chiffre d'affaires	[...]	[...]	[10-20]%	[...]	[0-5]%	[...]	[10-20]%
Groupe VW	Nombre d'OR	[...]	[...]	[10-20]%	[...]	[0-5]%	[...]	[10-20]%
	Chiffre d'affaires	[...]	[...]	[10-20]%	[...]	[0-5]%	[...]	[10-20]%

89. Les zones de chalandises et les parts de marché ont été calculées par la Partie Notifiante selon la méthodologie expliquée aux points 85 à 94 de la notification du 7 novembre 2017.

ii) Instruction

90. La méthodologie suivie par la Partie Notifiante pour déterminer sa position sur les marchés locaux n'étant pas en ligne avec la méthodologie suivie par l'auditorat, il a été décidé que ce dernier se chargerait de la détermination des zones de chalandise et des parts de marché, sur base des données fournies par la Partie Notifiante et par la DIV.

91. L'auditorat rappelle que "le «marché géographique en cause» comprend le territoire sur lequel les entreprises concernées offrent et demandent les biens et les services en cause, sur lequel les conditions de concurrence sont suffisamment homogènes et qui peut être distingué

de zones géographiques voisines parce que, en particulier, les conditions de concurrence y diffèrent de manière appréciable. ⁴⁰.

92. *Une approche fréquemment utilisée consiste à examiner la zone de chalandise actuelle des entreprises en question.*

93. *Concrètement, il s'agit de définir la zone de chalandise la plus étroite qui comprend un pourcentage du total des ventes réalisé. Dans ce contexte, le seuil généralement retenu est de 80%.*

94. *A cet égard, il est important de se rappeler que ce seuil n'est pas un chiffre magique ni absolu. En d'autres termes, il est important de vérifier la pertinence du seuil retenu par le biais d'analyses de sensibilité ainsi qu'un examen de la distribution géographique actuelle des consommateurs.*

95. *Dans le cas présent, les zones de chalandise ont été déterminées sur la base des isochrones représentant 80% du chiffre d'affaires du point de services, calculés sur la base des données clients de D'leteren Auto pour 2016. Ces données comprennent le chiffre d'affaires réalisé en 2016 par point de services concerné, par marque de véhicule et par code postal ainsi que le nombre de châssis traités y correspondant*⁴¹.

96. *La méthode employée par l'auditorat pour le calcul des isochrones pertinents peut être résumée comme suit:*

a) Géocodage du centre de chaque zone code postal;

b) Calcul de la distance entre chaque point de services et chaque code postal;

c) À partir de la zone code postal auquel appartient le point de services, ajout du chiffre d'affaires réalisé dans le code postal le plus proche jusqu'à ce que le chiffre d'affaires combiné des codes postaux concernés comprenne au moins 80% du chiffre d'affaires après-vente 2016 du point de services;

d) La distance de ligne du dernier code postal inclus détermine la taille de l'isochrone.

97. *Il en résulte un isochrone dans lequel un point de services atteint au moins 80% de son chiffre d'affaires*⁴².

98. *Pour déterminer les parts de marché, le nombre de véhicules (châssis) traités par le point de services en 2016 dans la zone isochrone a été divisé par le nombre total de véhicules immatriculés de cette marque dans cette même zone, selon les données fournies par la DIV*⁴³. *Cet exercice a été fait pour chacun des garages concernés (Rietje Kapellen, Rietje Waasland, Auto Center Kontich, Auto Natie et Claessens).*

99. *Voici les parts de marché déterminées par l'auditorat selon cette méthodologie :*

⁴⁰ Formulaire CO relatif à la notification d'une concentration conformément au règlement (CE) no 139/2004 du conseil, section 6.2

⁴¹ Afin de ne pas biaiser les résultats, le chiffre d'affaire résultant du « Diesel Gate » et le chiffre d'affaires relatif aux sociétés de leasing ont été écartés. En effet, le « Diesel Gate » est un événement extraordinaire, ne reflétant pas les conditions normales du marché. La prise en compte des chiffres relatifs aux sociétés de leasing aurait eu de son côté pour effet d'augmenter la part de marché de la partie Notifiante, ces clients ayant généralement une fidélité accrue au réseau officiel en raison d'accords particuliers passés avec le ce dernier.

⁴² Il a ensuite été procédé à un test de sensibilité afin de vérifier la pertinence de ce seuil de 80%. Voir documents F.1.1 et s.

⁴³ Les châssis immatriculés par des sociétés de leasing ont également été écartés.

	Site	Marque	Position D'Ieteren Own	Position Rietje	Position combinée
D'Ieteren OWN	ACK	Audi	[20-30]%	[0-5]%	[20-40]%
		VW	[20-30]%	[0-5]%	[20-40]%
		VW CV	[20-30]%	[5-10]%	[20-40]%
	Autonatie	Audi	[20-30]%	[10-20]%	[20-40]%
		VW	[10-20]%	[5-10]%	[20-40]%
		VW CV	[10-20]%	[5-10]%	[20-40]%
		Skoda	[0-5]%	[10-20]%	[20-40]%
	Claessens	Audi	[20-30]%	[5-10]%	[20-40]%
		VW	[10-20]%	[0-5]%	[20-40]%
VW CV		[10-20]%	[5-10]%	[20-40]%	
Rietje	Rietje Kapellen	Audi	[20-30]%	[10-20]%	[20-40]%
		VW	[10-20]%	[5-10]%	[20-40]%
		VW CV	[10-20]%	[5-10]%	[20-40]%
		Skoda	[0-5]%	[10-20]%	[10-20]%
	Rietje Waasland	Audi	[20-30]%	[5-10]%	[20-40]%
		VW	[10-20]%	[5-10]%	[10-20]%
		VW CV	[10-20]%	[5-10]%	[20-40]%
		Skoda	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%

100. Il résulte du tableau ci-dessus que les marchés locaux des services après-vente pour la marque Audi sont affectés pour ce qui concerne les zones de chalandise des garages Rietje Kapellen et Rietje Waasland ainsi que, pour les zones de chalandise des garages Autocenter Kontich, Auto Natie et Claessens, détenus en propre par D'Ieteren.

101. Les marchés des services après-vente pour la marque Volkswagen Commercial Vehicle sont affectés pour les zones de chalandise des garages Autocenter Kontich et Claessens.

102. En effet la nouvelle entité aura, post-transaction, une part de marché cumulée dépassant les 25% sur ces différents marchés⁴⁴.

103. Les autres marchés de services après-vente ne sont pas affectés par l'opération.

iii) Conclusion de l'auditeur

104. L'auditeur retiendra pour l'analyse concurrentielle l'hypothèse la plus conservatrice, soit celle déterminée par l'auditorat lors de l'instruction.

VI.4 Marché de la vente de pièces détachées pour véhicules automobiles

105. La Partie Notifiante aura sur ce marché, après opération, des parts de marché inférieures à 25% quelle que soit la définition de marché retenue⁴⁵. Ce marché est cependant un marché affecté vu les parts de marché des parties sur certains marchés aval des services après-vente.

⁴⁴ Pour les données utilisées ainsi que les cartes correspondantes, voir les documents F.1.1 et s.

⁴⁵ Formulaire de notification du 7 novembre 2017, §97 et s. et tableau 13.

Vente de pièces de rechange pour véhicules des marques du groupe VW – 2016

Total en €	D'leteren		Groupe Rietje		D'leteren + Rietje	
	Ventes en €	% des ventes	Ventes en €	% des ventes	Ventes en €	% des ventes
[...]	[...]	[10-20]%	[...]	[0-5]%	[...]	[15-25]%

VI.5 Marché de services de carrosserie pour véhicules automobiles

106. Selon la Partie Notifiante, les parts de marchés dont elle disposera après opération, sont les suivantes⁴⁶ :

Estimations de parts de marché – activités de réparation de carrosserie – Belgique 2016

2016	D'leteren OWN et Carglass Carrosserie	Rietje	D'leteren OWN, Carglass Carrosserie et Rietje	Autres	Total marché
Volume (nombre d'entrées)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
% du marché	[5-10]%	[0-5]%	[5-15]%	[85-95]%	100,0%

Estimations de parts de marché – activités de réparation de carrosserie – Province d'Anvers 2016

2016	D'leteren OWN et Carglass Carrosserie	Rietje	D'leteren OWN, Carglass Carrosserie et Rietje	Autres	Total marché
Volume (nombre d'entrées)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
% du marché	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%	[80-90]%	100,00%

107. L'auditorat considère que les parts de marché fournies par la Partie Notifiante dans le cadre du présent dossier ne reflètent pas correctement sa part de marché en ce qui concerne les services de carrosserie.

108. Il est donc reparti des données supplémentaires fournies par la Partie Notifiante dans le cadre de sa notification de l'acquisition de Care, début 2017. Dans cette notification, la Partie Notifiante fournissait également des données relatives aux carrossiers concurrents, parmi lesquels les franchisés des principales chaînes de carrosserie (e.a. Axial, ABS, Five Star, Rep@net, Schadenet, Damage).

109. Après analyse, l'auditorat avait conclu que, quelle que soit la dimension du marché géographique, c'est-à-dire nationale ou locale, la part de marché de la Partie Notifiante resterait en deçà de 25%. Au vu de cette analyse et vu le chiffre d'affaires réalisé par Carrosserie Rietje, ainsi que, pour ce qui concerne la carrosserie, Rietje Waasland, l'auditeur conclut qu'en l'espèce, le marché de la carrosserie n'est pas affecté, même s'il fallait retenir une dimension locale.

⁴⁶ Voir document B.2.15, tableaux 1 et 2.

VII. Marchés affectés

110. Sont affectés :

- Le marché de la vente au détail de véhicules automobiles ;
- Le marché de la vente de pièces détachées pour véhicules automobiles ;
- Les marchés des services après-vente uniquement pour les marques :
 - Audi pour ce qui concerne les zones de chalandise des garages Rietje Kapellen et Rietje Waasland ainsi que, pour les zones de chalandise des garages Autocenter Kontich, Auto Natie et Claessens, détenus en propre par D'leteren ;
 - Volkswagen Commercial Vehicle pour les zones de chalandise des garages Autocenter Kontich et Claessens.

111. Les autres marchés ne sont pas affectés.

VIII. Analyse concurrentielle

VIII.1 Marchés des services après-vente pour véhicules automobiles

VIII.1.1 Parts de marché

112. Sur les marchés des services après-vente (i) pour la marque Audi, pour ce qui concerne les zones de chalandise des garages Rietje Kapellen et Rietje Waasland ainsi que des garages Autocenter Kontich, Auto Natie et Claessens détenus en propre par D'leteren, (ii) pour la marque Volkswagen CV, pour ce qui concerne les zones de chalandise des garages Autocenter Kontich et Claessens détenus en propre par D'leteren, la Partie Notifiante disposera après l'opération des parts de marchés suivantes :

	Site	Marque	Position D'leteren Own	Position Rietje	Position combinée
D'leteren OWN	ACK	Audi	[20-30]%	[0-5]%	[20-40]%
		VW CV	[20-30]%	[5-10]%	[20-40]%
	Autonatie	Audi	[20-30]%	[10-20]%	[20-40]%
	Claessens	Audi	[20-30]%	[5-10]%	[20-40]%
VW CV		[10-20]%	[5-10]%	[20-40]%	
Rietje	Rietje Kapellen	Audi	[20-30]%	[10-20]%	[20-40]%
	Rietje Waasland	Audi	[20-30]%	[5-10]%	[20-40]%

113. L'auditeur observe que sur chacun des sept marchés affectés (sur les 18 marchés concernés par l'opération) la part cumulée des parties varie de [20-40]% à [20-40]%. Cette augmentation de parts de marché reste limitée pour 5 des 7 marchés affectés avec un incrément de [0-5] à [5-10]%. Pour les 2 derniers marchés affectés (relatifs aux zones de chalandise des garages Audi ACK et Audi Claessens), l'augmentation peut encore, à ce stade, être qualifiée de relativement modérée avec un incrément de [10-20]% et [10-20]%, compte tenu du niveau des parts de marché de D'leteren post-concentration (maximum [20-40]%) et de la présence de nombreux concurrents sur ces marchés, comme il en sera fait état ci-après.

VIII.1.2 Taux de concentration des marchés affectés identifiés (IHH)

Tableau 1 : VW CV

VW CV				
	Site	IHH pre-concentration	IHH post-concentration	Delta
D'leteren OWN	ACK	[...]	[...]	[...]
	Claessens	[...]	[...]	[...]

Tableau 2 : AUDI

Audi				
	Site	IHH pre-concentration	IHH post-concentration	Delta
D'leteren OWN	ACK	[...]	[...]	[...]
	Autonatie	[...]	[...]	[...]
	Claessens	[...]	[...]	[...]
Rietje	Rietje Kapellen	[...]	[...]	[...]
	Rietje Waasland	[...]	[...]	[...]

114. Les données IHH reprises dans le Tableau 1 ci-dessus pour les deux marchés affectés des services après-vente « Volkswagen CV » indiquent que post-concentration les marchés resteront faiblement concentrés (IHH < 1000 après concentration), et présentent donc peu de risques en matière de concurrence.

115. Pour ce qui concerne les marchés affectés des services après-ventes « Audi » (cf. Tableau 2), la situation est plus contrastée : sur les cinq marchés, seul l'un d'entre eux a un IHH inférieur à 1000.

116. Les quatre autres marchés dépassent le seuil de 1000 indiquant que l'on se trouve dans un marché moyennement concentré. La variation (delta) de l'indice de chacun de ces marchés dépasse 250. La combinaison de ces deux critères indique de possibles risques en matière de concurrence post-transaction si l'on se réfère aux Lignes directrices de la Commission européenne sur l'appréciation des concentrations horizontales au regard du Règlement du Conseil relatif au contrôle des concentrations⁴⁷.

117. Toutefois, comme le souligne la Commission au point 21 de ses lignes directrices précitées, « Chacune de ces valeurs de l'IHH, combinée avec les variations delta correspondantes, peut servir de premier indicateur de l'absence de problèmes sous l'angle de la concurrence. Toutefois, ces valeurs ne donnent pas lieu à une présomption d'existence ou d'absence de tels problèmes. »

118. L'analyse des indices IHH pour chacun des marchés affectés tels que définis par l'auditorat ci-dessus ne permet donc pas de considérer qu'il y ait lieu d'écarter ou de confirmer l'existence de problèmes de concurrence après l'opération.

⁴⁷ Lignes directrices de la Commission (2004/C 31/03).

VIII.1.3 Analyse

i) Importance des réseaux agréés pour les services de réparation et d'entretien

119. La Commission européenne remarque dans ses « Lignes directrices supplémentaires sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles » que « Dans la mesure où il existe un marché pour les services de réparation et d'entretien qui est distinct de celui de la vente de véhicules automobiles neufs, il est considéré comme propre à chaque marque. »⁴⁸

120. La Commission européenne souligne par ailleurs que, sur ce marché, la concurrence entre réparateurs agréés et réparateurs indépendants n'est pas la seule forme de concurrence qui doit être prise en compte. Il faut aussi évaluer la mesure dans laquelle les réparateurs agréés du réseau en cause sont à même de se faire concurrence. A ce propos, la Commission pointe la position généralement forte des réseaux de réparateurs agréés sur le marché, leur importance particulière pour les propriétaires de véhicules automobiles neufs et le fait que les consommateurs ne sont pas prêts à parcourir de longues distances pour faire réparer leur véhicule.⁴⁹

121. L'analyse menée par l'Autorité française de la concurrence dans le cadre de son « Avis n° 12-A-21 du 8 octobre 2012 relatif au fonctionnement concurrentiel des secteurs de la réparation et de l'entretien de véhicules et de la fabrication et de la distribution de pièces de rechange » confirme l'importance des réseaux agréés des constructeurs pour les services de réparation et d'entretien, importance qui varie cependant en fonction de l'âge du véhicule : « Alors que le canal constructeur détient 83 % de parts de marché sur les véhicules de moins de 2 ans, dont 70 % pour les concessionnaires, il ne représente que 28 % de l'entretien-réparation de véhicules de plus de 10 ans. Le segment des véhicules de 5-6 ans (environ 20 % du marché) est celui sur lequel les parts de marché sont les plus équilibrées »⁵⁰.

122. Dans le cadre de la présente opération, les données obtenues confirment l'importance du réseau agréé pour les services de réparation et d'entretien. Concrètement, le taux de fidélité (2016) au réseau agréé des véhicules importés par D'leteren est de [...] % toutes anciennetés et marques confondues. Il est de [...] % pour Volkswagen CV et [...] % pour Audi. Ce taux varie cependant en fonction de l'ancienneté du véhicule. Le tableau qui suit détaille l'évolution des taux de fidélité par marque et par âge:

[...]

123. Ces taux de fidélité importants applicables à l'ensemble du réseau D'leteren expliquent également l'ampleur des parts de marchés détenues par la Partie Notifiante après l'opération sur les marchés locaux tels que définis par l'auditorat, plus particulièrement pour ce qui concerne [...] (entre [20-40] et [20-40] %).

124. Dans la présente affaire, l'auditeur constate néanmoins que si D'leteren renforce sa présence sur les différents marchés affectés, plusieurs garages agréés par D'leteren mais non

⁴⁸ Communication de la Commission (2010/C 138/05), § 57.

⁴⁹ Communication de la Commission (2010/C 138/05), § 70.

⁵⁰ Avis n° 12-A-21 du 8 octobre 2012, point 35.

contrôlés par elle sont encore présents dans les zones de chalandise concernées⁵¹. Le tableau ci-après reprend les différentes parts de marché cumulées de ces garages agréés par D'leteren sur les marchés affectés -ainsi que des garages indépendants non agréés, après opération :

Parts de marché					
	Site	Marque	D'leteren Own + Rietje	Agréés D'leteren	Indépendants non agréés
D'leteren OWN	ACK	Audi	[20-40]%	[10-20]%	[40-70]%
		VW CV	[20-40]%	[10-20]%	[40-70]%
	Autonat	Audi	[20-40]%	[20-40]%	[20-60]%
	Claessens	Audi	[20-40]%	[20-40]%	[20-60]%
VW CV		[20-40]%	[10-20]%	[20-60]%	
Rietje	Rietje Kapellen	Audi	[20-40]%	[10-20]%	[40-70]%
	Rietje Waasland	Audi	[20-40]%	[20-40]%	[20-60]%

125. Le propriétaire d'une Audi (ou d'une VW CV) qui souhaite faire entretenir ou réparer son véhicule au sein du réseau agréé dispose donc toujours, à ce stade, du choix entre des garages détenus en propre par D'leteren ou de garages agréés par celle-ci et peut faire jouer la concurrence, que ce soit par les prix ou la qualité des services.

ii) Concurrence des garages indépendants non agréés

126. Par ailleurs, l'instruction menée par l'auditorat a confirmé que les garages détenus par D'leteren demeureront exposés -en sus des garages précités agréés par D'leteren - à la pression concurrentielle de nombreux autres garages qui ne font pas partie du réseau agréé de la Partie Notifiante. Il a été démontré, sur la base des données recueillies pour appliquer la méthodologie suivie par l'auditorat pour déterminer les parts de marchés, que [20-60]% à [40-70]% (voir Tableau Parts de marchés ci-dessus) des entretiens et réparations effectuées sur des véhicules Audi et VW CV le sont dans d'autres garages que ceux détenus par D'leteren ou agréés par D'leteren, et que ces garages (sous réserve de ce qui sera indiqué ci-après pour les garages agréés des autres marques que celles du groupe VW) considèrent effectivement être des concurrents actuels ou potentiels des garages détenus ou agréés par D'leteren.

127. En effet, sont non seulement présents dans les zones concernées les garages agréés dont il a été fait mention ci-dessus mais aussi les opérateurs affiliés à des réseaux spécialisés (Midas, Auto 5 ...) et les garages indépendants non agréés.

128. Si la Partie Notifiante retient également comme concurrents les concessions appartenant à des réseaux de marques concurrentes, les réponses reçues de ces dernières ne vont pas dans ce sens. Une majorité estime ne pas être en concurrence avec les garages agréés des autres marques automobiles pour ce qui concerne les services après-vente. Cette opinion est confirmée par le très faible nombre de véhicules de marques concurrentes ([0- 3%], toutes marques concurrentes confondues) ayant fait l'objet d'un entretien ou d'une réparation en 2016 dans chacun de ces garages.

⁵¹ Voir carte des concessions distribuant les marques du groupe VW dans la province d'Anvers – Annexe 6.A de la notification, Dossier de procédure Doc. A.2.15

129. Au regard de ce qui précède, l'auditeur constate qu'après l'opération, une concurrence significative persistera au niveau local dans les zones concernées.

VIII.2 Marchés affectés verticalement

130. Le marché relatif à la vente de pièces détachées pour véhicules automobiles est affecté dans la mesure où D'leteren détient des parts de marché supérieures à 25% selon la définition étroite retenue pour les marchés en aval des services après-vente pour les marques Audi et VW CV.

131. L'auditeur constate cependant que ces ventes concernent les pièces détachées d'origine importées par D'leteren et distribuées dans son réseau officiel et que l'ensemble des concurrents, appartenant à ce réseau officiel ou garages indépendants non agréés situés dans les zones de chalandise en cause, sont en mesure de proposer des pièces de rechange d'origine identiques ou de qualité équivalente à celles proposées par les garages détenus par D'leteren. L'opération ne modifiera dès lors pas de manière substantielle la concurrence sur ce marché.

132. Quant au marché de la vente au détail de véhicules automobiles qui est également un marché affecté verticalement vu les parts de marché de la Partie Notifiante sur certains marchés en aval des services après-vente pour les marques Audi et VW CV, il y a lieu de relever qu'au niveau de la concurrence intramarques plusieurs garages agréés par D'leteren mais non contrôlés par elle sont encore présents dans les zones de chalandise concernées. Par ailleurs, la concurrence reste importante au niveau intermarques, de nombreux concessionnaires d'autres marques étant actifs dans les zones de chalandise concernées et l'opération n'ayant pas d'influence sur les rapports de force existants entre ces différentes marques.

VIII.3 Réaction du marché sur l'opération

133. Il ressort enfin du test de marché lors duquel l'auditorat a interrogé plus de 50 entreprises (concurrents et importateurs) qu'aucune d'entre elles n'a réagi de façon négative à l'opération dont question⁵².

VIII.4 Conclusion

134. L'auditeur estime en conséquence que l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence de manière significative sur aucun marché affecté, et ce même s'il fallait retenir la définition de marché la plus étroite. Concrètement, il resterait un degré de concurrence suffisant sur les marchés des services après-vente pour la marque Audi et Volkswagen CV pour ce qui concerne les zones de chalandise des garages Rietje Kapellen et Rietje Waasland ainsi que des garages Autocenter Kontich, Auto Natie et Claessens. Par ailleurs, l'opération n'aura pas d'influence sur la situation concurrentielle sur les marchés affectés verticalement de la vente de pièces détachées pour véhicules automobiles et de la vente au détail de véhicules automobiles dans ces mêmes zones de chalandise.

⁵² Voir Dossier de procédure, Documents classés sous C et D.

IX. Proposition de décision

135. L'auditeur propose au Collège de la concurrence de constater en application de l'article IV.61, §1^{er}, 1° du CDE et de l'article IV.61, §2, 1° du CDE :

1° que la concentration par laquelle D'leteren acquiert le contrôle des sociétés d'exploitation du groupe Rietje, notifiée à l'Autorité belge de la concurrence et enregistrée sous le numéro CONC-C/C-17/0034, tombe dans le champ d'application du CDE ;

2° que la concentration est admissible. »

IV. L'appréciation par le Collège de la concurrence

IV.1 Applicabilité des règles sur le contrôle des concentrations du Livre IV CDE

19. Le Collège constate au vu des données reprises au paragraphe 18 du Projet de décision et eu égard à l'article IV.61, §1, 1° CDE que la concentration tombe dans le champ d'application du Livre IV CDE.

IV.2 Définitions de marché et marchés affectés

20. Le Collège prend note des développements dans le Projet de décision sur les définitions des marchés de produit et des marchés géographiques et retient l'approche de laisser ouvertes les définitions exactes des marchés, telle que proposée par l'auditeur aux paragraphes 29, 33, 40, 48, 58, 69, 73, 76, 80, 84 et 85 du Projet de décision pour les raisons développées par lui et à la lumière des décisions et documents de la Commission européenne et des autorités de concurrence nationales auxquels il fait référence, ainsi que des précisions apportées par l'auditeur et la Partie Notifiante en audience portant en particulier sur les points suivants:

- L'application de la définition des marchés géographiques locaux par zone de chalandise selon la méthodologie suivie par l'auditeur pour les services après-vente pour véhicules automobiles (tout particulièrement aux paragraphes 68 et 96 du Projet de décision) aux autres activités des Parties (en ce compris la vente au détail de véhicules automobiles neufs, la vente de pièces détachées et de rechange, les services de carrosserie, et la vente au détail de véhicules automobiles d'occasion) ne serait pas de nature à générer d'autres marchés affectés que ceux identifiés par l'Auditeur ;
- La prise en compte des chiffres relatifs aux sociétés de leasing, écartés par l'auditeur pour la détermination des zones de chalandise et des parts de marchés relatives aux services après-vente pour véhicules automobiles (cfr. notes de bas de page 42 et 44 du Projet de décision), n'est pas de nature à modifier de plus de [0-5]% les parts de marché déterminées par l'auditeur pour ces services (cfr. paragraphe 99 du Projet de décision) ;
- La Partie Notifiante a retenu que les véhicules vendus par elle en Belgique passent en moyenne [...] par an en atelier (pour entretien/réparation) pour calculer le « taux de fidélité en après-vente » de ses clients (paragraphe 81 de la Notification) et cette moyenne a été reprise par l'auditeur pour la détermination des parts de marché pour les services après-vente alors qu'en réalité, il apparaît que les véhicules passent en moyenne [...] par an en atelier (le nombre de [...] passages en atelier par an a été cité à

l'audience par la Partie Notifiante) de sorte que la méthodologie appliquée par l'auditeur est conservatrice ;

- Les services de réparation et de remplacement de vitrage automobile font partie d'un marché distinct sur lequel seul D'leteren est présent (cfr. COMP/M.1652, D'leteren/PGSI) ;
- L'auditeur et la Partie Notifiante considèrent que les distinctions entre (i) réparations simples et réparations complexes (cfr. COMP/M.6063) et (ii) clientèle professionnelle et clientèle résidentielle pour la vente de véhicules neufs (cfr. pratique de l'ADLC citée au paragraphe 38 du Projet de décision) ne sont pas pertinentes en l'espèce et ne sont, en tout état de cause, pas de nature à modifier l'analyse concurrentielle développée dans le Projet de décision.

21. Eu égard à la conclusion de l'auditeur selon laquelle l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence de manière significative sur aucun marché affecté, et ce même s'il fallait retenir la définition de marché la plus étroite (paragraphe 134 du Projet de décision), le Collège ne se prononce pas sur la définition exacte des marchés pertinents ni, plus particulièrement, sur les éventuelles conséquences pour la définition des marchés géographiques du chevauchement des zones de chalandise retenues par l'auditeur.

22. Le Collège retient les marchés affectés proposés par l'auditeur au paragraphe 110 du Projet de décision pour les raisons développées par lui et à la lumière des précisions apportées par lui et la Partie Notifiante en audience.

23. Le Collège retient dès lors comme marchés affectés :

- 1) Les marchés des services après-vente :
 - a. Pour la marque Audi pour ce qui concerne les zones de chalandise des garages Rietje Kapellen et Rietje Waasland ainsi que des garages Autocenter Kontich, Auto Natie et Claessens détenus en propre par la Partie Notifiante ;
 - b. Pour la marque Volkswagen Commercial Vehicles pour les zones de chalandise des garages Autocenter Kontich et Claessens.
- 2) Le marché de la vente au détail de véhicules automobiles vu que ce marché est un marché en amont des marchés des services après-vente identifiés sous 1);
- 3) Le marché de la vente de pièces détachées pour véhicules automobiles vu que ce marché est un marché en amont des marchés des services après-vente identifiés sous 1).

IV.3 Analyse concurrentielle

24. Le Collège constate, sur la base des données IHH et des conclusions de l'auditeur reprises au paragraphe 116 du Projet de décision que quatre marchés de services après-vente ne peuvent pas être écartés de l'analyse concurrentielle. Sur ces quatre marchés, les positions respectives des parties conduiront à des parts de marché combinées entre [20-40] et [20-40]% (Autocenter Kontich Audi, Auto Natie Audi, Claessens Audi et Rietje Kapellen Audi)⁵³.

⁵³ Paragraphes 112 et 114 du Projet de décision.

25. Il en résulte que, même en retenant la définition des marchés géographiques la plus étroite (par zone de chalandise), les clients auront encore accès à des fournisseurs de services après-vente concurrents (à la fois des fournisseurs agréés par D'Ieteren et des fournisseurs indépendants). Ces fournisseurs concurrents représenteront ensemble entre [40-70] et [40-70]% de ces quatre marchés de services après-vente et, en tenant compte uniquement des fournisseurs indépendants (non-agrégés), entre [40-70] et [40-70]% des marchés⁵⁴.

26. En ce qui concerne les marchés affectés verticalement (marché de la vente au détail de véhicules automobiles et marché de la vente de pièces détachées), en raison des parts de marché de plus de 25% sur certains marchés en aval des services après-vente pour les marques Audi et Volkswagen Commercial Vehicles (en retenant la définition des marchés géographiques la plus étroite), le Collège suit la conclusion de l'auditeur selon laquelle l'opération ne modifiera pas de manière substantielle la concurrence sur ces marchés (paragraphe 131 et 132 du Projet de décision).

27. Le Collège partage, pour les raisons qu'il développe aux paragraphes 112 à 134 du Projet de décision, l'analyse concurrentielle de l'auditeur et conclut dès lors que la concentration n'entravera pas de manière significative une concurrence effective sur les marchés affectés.

Par ces motifs,

Le Collège de la concurrence,

- Constate par application de l'article IV.61, §1, 1° CDE que l'acquisition par la société D'Ieteren SA via [...] du contrôle exclusif des sociétés d'exploitation du groupe Rietje, qui sont actuellement contrôlées par la société Rietje Automobile Group NV, à savoir Garage Rietje NV, Carrosserie Rietje NV et Rietje Waasland NV, tombe dans le champ d'application du livre IV CDE,
- Décide par application de l'article IV.61, §2, 1° alinéa, 1° CDE que la concentration est admissible.

Ainsi décidé par le Collège de la concurrence composé de Monsieur Jacques Steenbergen, président de l'Autorité belge de la concurrence et du Collège de la concurrence, et Messieurs Laurent De Muyter et Martin Favart, assesseurs au sein de l'Autorité belge de la concurrence, en date du 11 janvier 2018.

Jacques Steenbergen
Président

⁵⁴ Paragraphe 124 du Projet de décision.