

**Décision n° 12-D-13 du 15 mai 2012  
relative à une saisine de la société Desriac et du syndicat national du  
contrôle technique automobile concernant des pratiques mises en  
œuvre sur le marché du contrôle technique des véhicules lourds**

L'Autorité de la concurrence,

Vu la lettre, enregistrée le 22 décembre 2010 sous le numéro 11/0014 F par laquelle la SARL Desriac et le Syndicat national du contrôle technique automobile (ci-après SNCTA) ont saisi l'Autorité de la concurrence de pratiques mises en œuvre par les sociétés Dekra et Autovision ;

Vu la lettre, enregistrée le 9 février 2011 sous le numéro 11/0015 M par laquelle la SARL Desriac et le syndicat national du contrôle technique automobile ont saisi l'Autorité de la concurrence de pratiques mises en œuvre par les sociétés Dekra et Autovision et ont demandé que des mesures conservatoires soient prononcées sur le fondement de l'article L. 464-1 du code de commerce ;

Vu la décision n° 11-C-08 du 30 juin 2011 par laquelle le président de l'Autorité a donné acte aux parties saisissantes du désistement de leur demande de mesures conservatoires, et a classé le dossier 11/0015 M ;

Vu la décision n° 12-JU-02 du 2 mai 2012 par laquelle le président de l'Autorité de la concurrence a désigné M. Patrick Spilliaert, vice-président, pour lui permettre d'adopter seul une décision prévue à l'article L. 462-8 du code de commerce en application de l'article L. 461-3 alinéa 4 du code de commerce ;

Vu le livre IV du code de commerce modifié ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le rapporteur et la rapporteure générale adjointe entendus lors de la séance de l'Autorité de la concurrence du 11 avril 2012, le commissaire du gouvernement et les représentants de la société Desriac et du SNCTA ayant été régulièrement convoqués ;

Adopte la décision suivante ;

<b>I. Constatations .....</b>	<b>4</b>
<b>A. LA SAISINE ET LA PROCÉDURE .....</b>	<b>4</b>
<b>B. LE SECTEUR D'ACTIVITÉ .....</b>	<b>4</b>
<b>1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE.....</b>	<b>4</b>
<b>2. LE TRANSFERT DES CENTRES DE CONTRÔLE DE VÉHICULES LOURDS AU SECTEUR PRIVÉ .....</b>	<b>5</b>
<b>3. LA DISTINCTION ENTRE LES CENTRES APPARTENANT À UN RÉSEAU ET LES CENTRES INDÉPENDANTS .....</b>	<b>6</b>
<b>a) Les missions des réseaux.....</b>	<b>6</b>
<b>b) Les centres auxiliaires.....</b>	<b>7</b>
<b>C. LES ACTEURS .....</b>	<b>7</b>
<b>1. LES CENTRES INDÉPENDANTS.....</b>	<b>7</b>
<b>a) Les coopératives : A3S (Autosecuritas) et Auto'nome.....</b>	<b>7</b>
<b>b) L'enseigne Technosur .....</b>	<b>8</b>
<b>2. LA SARL DESRIAC.....</b>	<b>8</b>
<b>3. LE SYNDICAT NATIONAL DU CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE.....</b>	<b>8</b>
<b>4. LES RÉSEAUX AGRÉÉS .....</b>	<b>8</b>
<b>a) Dekra .....</b>	<b>8</b>
<b>b) Vivauto / Autovision .....</b>	<b>9</b>
<b>D. LA SITUATION DU MARCHÉ.....</b>	<b>10</b>
<b>1. UNE ACTIVITÉ CYCLIQUE .....</b>	<b>10</b>
<b>2. UNE ANIMATION CONCURRENTIELLE FORTEMENT ACCRUE DEPUIS LA RÉFORME DE 2005 .....</b>	<b>10</b>
<b>E. LE MARCHÉ PERTINENT : UN MARCHÉ LOCAL.....</b>	<b>11</b>
<b>F. LES PRATIQUES DÉNONCÉES .....</b>	<b>12</b>
<b>1. LES PRATIQUES IMPUTÉES A L'ADMINISTRATION.....</b>	<b>12</b>
<b>2. LES PRATIQUES DES CENTRES RATTACHES AUX RÉSEAUX .....</b>	<b>13</b>
<b>II. Discussion.....</b>	<b>13</b>
<b>A. SUR LA COMPÉTENCE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE.....</b>	<b>14</b>
<b>B. SUR L'APPLICATION DES RÈGLES DE COMPÉTENCE À LA SAISINE S'AGISSANT DE CERTAINES DES PRATIQUES DÉNONCÉES.....</b>	<b>14</b>
<b>1. SUR LES MODALITÉS D'ORGANISATION DE LA VENTE DES CENTRES DES DRIRE .....</b>	<b>14</b>
<b>2. SUR LA DÉLIVRANCE D'AGRÈMENTS À DE NOUVEAUX CENTRES DE CONTRÔLE .....</b>	<b>15</b>
<b>3. SUR LES CONTRÔLES EFFECTUÉS PAR LES SERVICES COMPÉTENTS.....</b>	<b>16</b>
<b>4. SUR LES CENTRES AUXILIAIRES.....</b>	<b>16</b>
<b>5. SUR LE RÔLE DU COFRAC.....</b>	<b>17</b>
<b>C. SUR LES AUTRES PRATIQUES DÉNONCÉES .....</b>	<b>19</b>

<b>1. SUR LE MARCHÉ PERTINENT.....</b>	<b>19</b>
<b>2. SUR L'EXISTENCE D'UNE ENTENTE .....</b>	<b>19</b>
<b>3. SUR L'EXISTENCE D'UN ABUS DE POSITION DOMINANTE.....</b>	<b>20</b>
<b>b) Sur une éventuelle position dominante.....</b>	<b>20</b>
<b>4. SUR LES PRATIQUES TARIFAIRES DES CENTRES RATTACHÉS AUX RÉSEAUX.....</b>	<b>22</b>
<b>DÉCISION .....</b>	<b>24</b>

# **I. Constatations**

## **A. LA SAISINE ET LA PROCÉDURE**

1. Par lettre enregistrée le 22 décembre 2010 sous le numéro 11/0014 F, l'Autorité de la concurrence a été saisie par la SARL Desriac et le syndicat national du contrôle technique automobile (SNCTA) de pratiques mises en œuvre par les sociétés Dekra et Autovision dans le secteur du contrôle technique des véhicules lourds.
2. Les parties saisissantes ont également sollicité, le 14 février 2011, le prononcé de mesures conservatoires. Cette demande a été enregistrée sous le numéro 11/0015 M.
3. Les parties saisissantes dénoncent des comportements des sociétés Dekra et Autovision qu'elles considèrent comme constitutifs d'un abus de position dominante et d'une entente.
4. Par décision n° 11-C-08 du 30 juin 2011, le président de l'Autorité a donné acte aux parties saisissantes du désistement de leur demande de mesures conservatoires, et a classé le dossier 11/0015 M.

## **B. LE SECTEUR D'ACTIVITÉ**

5. Le secteur d'activité concerné est celui du contrôle technique des véhicules lourds.

### **1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE**

6. Le contrôle technique des poids lourds et véhicules industriels, concernant les véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes, existe depuis les années 1940. Il est aujourd'hui régi par l'arrêté ministériel du 27 juillet 2004. Cet arrêté, pris en application du code de la route, définit les modalités de réalisation des visites techniques des véhicules lourds, d'organisation, d'agrément des contrôleurs, installations de contrôle et réseaux de contrôle, et de surveillance.
7. Effectué sans démontage, le contrôle technique périodique des véhicules lourds consiste à vérifier, visuellement ainsi qu'à l'aide d'appareils de mesure, quinze fonctions essentielles. Il permet de réaliser un diagnostic des principales fonctions liées à la sécurité et à la protection de l'environnement et d'appréhender, le cas échéant, l'état de dangerosité d'un véhicule.
8. Le ministère chargé des transports (actuellement le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement) comprend un département des contrôles techniques qui délivre ses instructions à l'Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (ci-après « UTAC ») en tant qu'organisme technique central (ci-après « OTC ») en vertu du décret n° 91-1021 du 4 octobre 1991. L'OTC est notamment chargé de recueillir et d'analyser les résultats des contrôles afin de surveiller le fonctionnement des installations, de s'assurer de l'homogénéité des contrôles, de collecter

des informations sur l'état du parc automobile national, de tenir à jour les éléments permettant d'adapter au progrès technique les équipements et les méthodes de contrôle, ainsi que l'information et la formation des contrôleurs, et de fournir une assistance technique pour la vérification de la qualité des prestations fournies par les installations de contrôle.

9. L'article 2 de la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques dispose que « *le contrôle technique [...] est effectué par l'État membre, ou par un organe à vocation publique chargé par lui de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements, à caractère éventuellement privé, désignés par lui, habilités pour la circonstance et agissant sous sa surveillance directe* ».
10. Les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (ci-après « DRIRE »), désormais directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (ci-après « DREAL »), contrôlent le fonctionnement des réseaux et des installations de contrôle pour le compte du ministère des transports, et sous l'autorité des préfets. Les préfetures délivrent, suspendent ou retirent les agréments aux centres de contrôle et aux contrôleurs, sur demande des DREAL.
11. L'encadrement de l'activité se caractérise par les éléments suivants : un régime d'agrément préfectoral pour les contrôleurs<sup>1</sup> et les centres<sup>2</sup>, en vertu de l'article L. 323-1 du code de la route, et un régime d'accréditations<sup>3</sup> délivrées par le comité français d'accréditation (COFRAC).
12. Le contrôle technique des véhicules lourds est obligatoire passé un délai d'un an après la date de la première immatriculation des véhicules (six mois pour les véhicules de transport en commun de personnes). Il doit ensuite être renouvelé tous les ans (tous les six mois pour les véhicules de transport en commun de personnes).

## **2. LE TRANSFERT DES CENTRES DE CONTRÔLE DE VÉHICULES LOURDS AU SECTEUR PRIVÉ**

13. L'activité de contrôle technique des poids lourds était exercée, jusqu'en 2005, par les services de l'État, au sein des DRIRE.
14. À partir de 2005, l'exécution de l'essentiel des contrôles techniques des véhicules lourds a été transférée au secteur concurrentiel.
15. L'externalisation s'est traduite par la vente des 134 centres des DRIRE dont l'État était propriétaire<sup>4</sup> aux opérateurs du secteur en 2004 et 2005.
16. La vente, par l'État, des immeubles dont il était propriétaire et qui étaient affectés à l'activité de contrôle technique des véhicules lourds, a été assortie de plusieurs clauses

---

<sup>1</sup> Article R. 323-18 I du code de la route.

<sup>2</sup> Article R. 323-14 I du code de la route.

<sup>3</sup> L'accréditation correspond à une attestation délivrée par une tierce partie (organisme accréditeur) et constituant une reconnaissance formelle de la compétence d'un organisme contrôleur à réaliser des activités spécifiques d'évaluation de la conformité (par rapport à une norme, à un référentiel). En d'autres termes, les organismes d'accréditation ont pour mission de contrôler les organismes de contrôle.

<sup>4</sup> Appel d'offres du 16 juin 2004.

destinées, en application des dispositions de l'article 2 de l'ordonnance du 19 août 2004<sup>5</sup>, à préserver la continuité de l'activité de contrôle technique. Des clauses prévoyaient l'obligation d'obtenir l'agrément prévu à l'article L. 323-1 du code de la route et l'engagement de maintenir l'activité de contrôle technique sur le site pendant au moins trois ans.

17. Cette externalisation n'a concerné que les visites techniques périodiques, dites contrôles de premier niveau. Les services de l'État continuent d'intervenir au titre des contrôles dits de deuxième niveau (contrôle de conformité initial, autorisation de mise en circulation).

### **3. LA DISTINCTION ENTRE LES CENTRES APPARTENANT À UN RÉSEAU ET LES CENTRES INDÉPENDANTS**

18. Les installations de contrôle de poids lourds sont de trois types :

- les centres de contrôle rattachés à un réseau, qui bénéficient de sa part de prestations fournies contractuellement ;
- les centres de contrôle exerçant leur activité de manière indépendante, non rattachés à un réseau, mais qui sont soumis à un certain nombre de dispositions pour garantir la qualité des contrôles ;
- les installations dites auxiliaires, qui sont déployées dans des locaux de réparation et de commerce automobile pour assurer une meilleure couverture géographique et répondre aux besoins des usagers. Pour prévenir toute confusion entre contrôle et activité de réparation, les contrôles sont réalisés par des contrôleurs appartenant à un réseau de contrôle agréé, et la mise à disposition des locaux et des matériels fait l'objet d'un contrat entre le réseau et l'entreprise de réparation automobile.

#### **a) Les missions des réseaux**

19. Les réseaux, dotés de la personnalité morale, opèrent sous agrément, délivré par le ministère chargé des transports pour une période de dix ans renouvelable.
20. Ils doivent remplir des conditions de couverture géographique précisées par l'article R. 323-8 du code de la route, à savoir au moins 30 centres de contrôle répartis dans au moins 20 régions.
21. Leurs missions consistent à s'assurer de la bonne exécution des visites techniques réalisées dans leurs centres de contrôle grâce à des audits des centres, à surveiller et à attester de la conformité technique des installations à la réglementation en vigueur, à organiser et à surveiller la formation et la qualification des contrôleurs qui leur sont rattachés<sup>6</sup>.
22. Ainsi que le notait le Conseil de la concurrence dans son avis n° [97-A-23](#), au sujet du contrôle technique des véhicules légers : « *Le pouvoir de contrôler la qualité des contrôles techniques a été dévolu à des réseaux agréés, dont la constitution a été vivement*

---

<sup>5</sup> « Les immeubles dans lesquels sont effectués les contrôles techniques de véhicules prévus à l'article L. 323-1 du code de la route font partie du domaine privé de la personne publique propriétaire, y compris lorsqu'ils continuent d'être utilisés pour les besoins du contrôle exercé par l'État. Si leur aliénation est décidée, l'acte d'aliénation comporte des clauses permettant de préserver la continuité du service public ».

<sup>6</sup> Articles R. 323-10 et R. 323-11 du code de la route.

*encouragée par les pouvoirs publics. Ces réseaux sont responsables devant l'autorité publique de l'activité des centres qui leur sont rattachés* »<sup>7</sup>. Cette observation est également valable pour les réseaux de contrôle technique des véhicules lourds.

23. Les réseaux détiennent leurs centres en propre. Les contrôleurs techniques ont la qualité de salariés de ces réseaux. Le recours à la franchise n'est pas autorisé pour le secteur du contrôle technique des véhicules lourds.

#### **b) Les centres auxiliaires**

24. À la différence des centres indépendants, les réseaux peuvent ouvrir des installations dites auxiliaires<sup>8</sup>, chez les garagistes et les concessionnaires automobiles, afin d'assurer une meilleure couverture géographique. Il s'agit là d'une dérogation au principe selon lequel l'activité des centres de contrôle technique est exclusive de toute activité de vente ou de réparation, en raison du risque de confusion entre les fonctions de contrôle, de réparation et de commercialisation.
25. Cette dérogation est subordonnée à l'obtention d'un agrément particulier délivré par le préfet du département où sont implantées les installations, après avis favorable de l'OTC. Une convention de mise à disposition à titre onéreux est passée entre le réseau et l'exploitant de ces installations. Le véhicule contrôlé dans une installation auxiliaire ne peut faire l'objet d'aucune réparation pendant la durée de ce contrôle.

### **C. LES ACTEURS**

#### **1. LES CENTRES INDÉPENDANTS**

26. Les 155 centres indépendants sont, pour certains d'entre eux, regroupés au sein de structures spécifiques.

#### **a) Les coopératives : A3S (Autosecuritas) et Auto'nome**

27. L'objet de ces coopératives est de mettre à la disposition des exploitants de centres une structure juridique et économique distincte de la franchise.
28. La coopérative assure aux exploitants de centres un soutien technique et réglementaire. Son conseil d'administration, élu par l'assemblée générale des sociétaires, désigne les dirigeants de la coopérative.
29. La coopérative A3S, créée en 1997, rassemble [...] centres de contrôle technique de véhicules lourds, et [...] centres de contrôle technique de véhicules légers. Les membres de la coopérative A3S sont adhérents au SNCTA.
30. La coopérative Auto'nome (Groupement des centres indépendants) compte quant à elle [...] centres.

---

<sup>7</sup> Page 5 de l'avis.

<sup>8</sup> II de l'art. R. 323-13 du code de la route.

## **b) L'enseigne Technosur**

31. Certains centres indépendants ont fait le choix de s'adosser à Technosur, qui dépend de la SECTA (société européenne de contrôle technique automobile) et offre à des prestataires indépendants, sous la condition du respect des normes qu'elle impose, notamment en termes de formation obligatoire, des services tels que la mise à disposition d'un logiciel, un accompagnement juridique, et des méthodes de contrôle.

## **2. LA SARL DESRIAC**

32. La SARL Desriac exploite [...] établissements de contrôle technique automobile pour véhicules légers. Elle a pour co-gérants M. et Mme X....
33. En ce qui concerne le contrôle technique des véhicules lourds, la SARL Desriac gère [...] centres, à Plélo (22170) [...]. Leur volume d'activité était respectivement, en 2009, de [...] et [...] contrôles par an [...]. Le centre de Plélo est le plus important [...]. Il s'agit d'un ancien centre de la DRIRE.
34. Dans le cadre du transfert des centres de contrôle aux opérateurs privés, M. et Mme X... ont fait, en juillet 2005, l'acquisition du centre de contrôle technique de véhicules lourds de Plélo.
35. [...]

## **3. LE SYNDICAT NATIONAL DU CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE**

36. Le syndicat national du contrôle technique automobile, syndicat professionnel, a pour objet social la défense des intérêts matériels et moraux des opérateurs du contrôle technique automobile.
37. Il compte parmi ses membres les centres de la coopérative A3S, des centres de la coopérative Auto'nome ainsi que [...]. Ses adhérents sont [...] des centres indépendants.

## **4. LES RÉSEAUX AGRÉÉS**

38. Deux grands réseaux agréés<sup>9</sup> sont nés du processus de vente des centres des DRIRE : Dekra PL et Autovision PL. Ces groupes étaient déjà présents sur le segment du contrôle technique des véhicules légers.

### **a) Dekra**

39. Le groupe allemand Dekra est, en France, le leader dans le secteur du contrôle technique. Les principaux secteurs d'activité du groupe sont, outre le contrôle technique, l'expertise, les contrôles industriels, la formation technique, le règlement de sinistres ou la gestion de flottes de véhicules. Le groupe a réalisé en 2010 un chiffre d'affaires consolidé de 1,8 milliard d'euros.

---

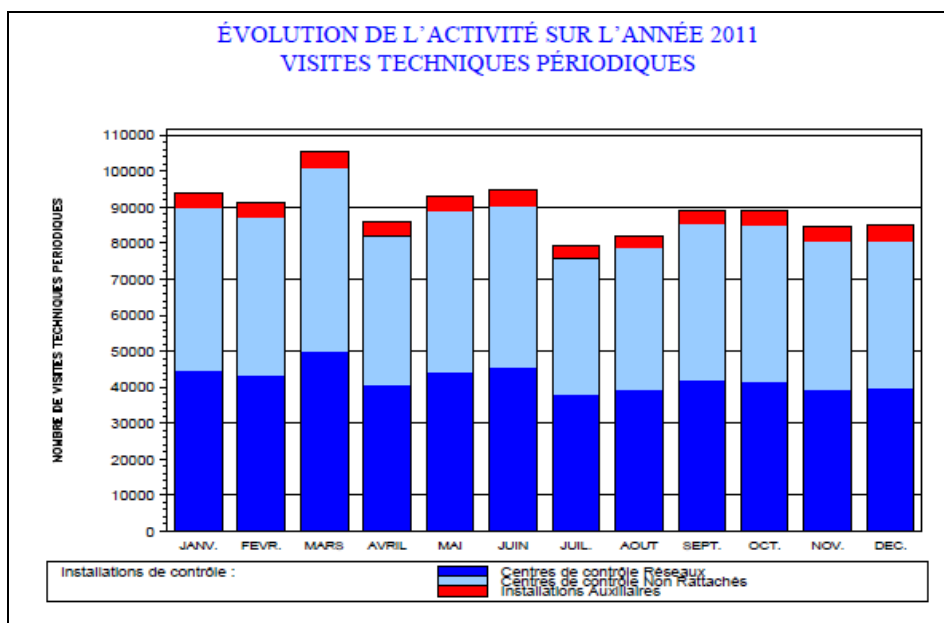
<sup>9</sup> L'article R. 323-8 du code de la route énumère les conditions à remplir pour qu'un réseau soit agréé.



40. Le groupe est présent tant sur le segment du contrôle des véhicules légers<sup>10</sup> que sur celui des poids lourds depuis la réforme de 2005. Avec sa filiale Dekra Automotive, le groupe opère sous les enseignes Dekra, Norisko Auto et Autocontrol.
41. Auto Bilan France est, depuis 2005, la structure qui gère l'activité de contrôle technique des véhicules lourds du groupe Dekra. Le groupe Dekra a acquis 69 des 134 centres mis en vente par l'État. Il possède, en 2011, 113 centres ainsi que 41 installations auxiliaires. À ce titre, il est le principal réseau agréé pour poids lourds en France, et totalise 36 % de parts de marché, en nombre de centres. Auto Bilan France a réalisé 57,3 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2010.

### b) Vivauto / Autovision

42. Vivauto, qui opère sous l'enseigne Autovision PL, est un autre acteur majeur du secteur. Il a réalisé un chiffre d'affaires de 14,1 millions d'euros en 2009. En 2005, ce réseau a acquis 25 centres DRIRE. Il totalise aujourd'hui 132 centres, soit 31 % du total.
43. À eux deux, les réseaux possèdent environ 67 % des centres (centres de contrôles et installations auxiliaires confondus). Cette proportion est stable depuis 2005.
44. Toutefois, leur part de marché au niveau national, exprimée en nombre de contrôles, est significativement inférieure. Ainsi, d'après le rapport d'activité annuel de l'organisme technique central (OTC) pour l'année 2011, la part de marché des réseaux est de 52 % (dont 5 % au titre des centres auxiliaires), celle des centres indépendants s'élevant à 48 %.



Source : rapport d'activité annuel de l'OTC pour l'année 2011, p. 10.

<sup>10</sup> Avec 1 556 centres spécialisés et 28,5 % de part de marché. Source : étude Xerfi 2011, p. 36. Cote 495.

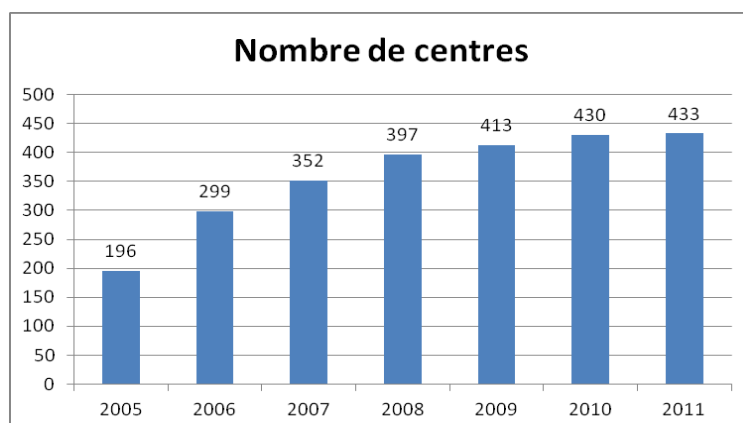
## D. LA SITUATION DU MARCHÉ

### 1. UNE ACTIVITÉ CYCLIQUE

45. Comme l'a indiqué le Conseil de la concurrence dans son avis n° [97-A-23](#), « l'activité de contrôle technique est fortement cyclique et très dépendante des mesures réglementaires ». Ce caractère cyclique est toutefois plus prononcé pour le contrôle technique des véhicules légers que pour celui des véhicules lourds, pour lequel l'obligation de visite annuelle ou bi-annuelle ainsi que la stabilité globale du nombre de véhicules limitent l'ampleur des variations.
46. L'activité se mesure au nombre de contrôles (visites techniques et contre-visites), qui était de 1 178 346 en 2011, en augmentation de 0,22 % par rapport à 2010.

### 2. UNE ANIMATION CONCURRENTIELLE FORTEMENT ACCRUE DEPUIS LA RÉFORME DE 2005

47. La situation concurrentielle sur le marché du contrôle technique des véhicules lourds résulte des importantes évolutions qu'a connues ce marché depuis la réforme de 2005. L'élément le plus marquant réside dans la très forte augmentation du nombre de centres (passage de 196 centres en 2005 à 433 en 2011, soit une augmentation de 120 %), même si l'ouverture de nouveaux centres ralentit désormais.

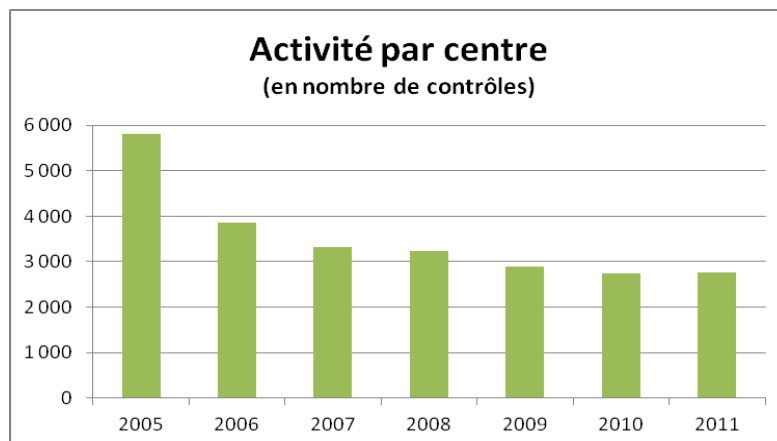


48. Parallèlement, la demande n'ayant pas augmenté dans les mêmes proportions, l'activité par centre a été divisée par deux, d'où une intensification de la concurrence intra-sectorielle, notamment en termes de prix<sup>11</sup>.
49. Le secteur est aujourd'hui considéré comme étant en surcapacité, voire en saturation<sup>12</sup>. La concurrence par les prix s'inscrit dans ce contexte.
50. Par ailleurs, la profession continue à attirer (le nombre de centres a augmenté de 3,8 % en 2011), en raison de la faiblesse des barrières à l'entrée, des perspectives de rentabilité intéressantes qu'elle offre encore ainsi que de la connexité du secteur avec celui de la réparation automobile.

---

<sup>11</sup> « L'exacerbation des pressions concurrentielles conduit les opérateurs à mener des politiques tarifaires attractives ». Étude Xerfi précitée, p. 14. Cote 473.

<sup>12</sup> Le même phénomène a été constaté dans le secteur du contrôle technique des véhicules légers. Avis n° [97-A-23](#), p. 7.



#### E. LE MARCHÉ PERTINENT : UN MARCHÉ LOCAL

51. Dans son avis n° [97-A-23](#) du 15 octobre 1997 relatif au projet de regroupement des activités de gestionnaire de réseaux de contrôle technique automobile de la société MAAF Assurances et de l'association DEKRA e.V., le Conseil de la concurrence a considéré qu'il existait un marché du contrôle technique automobile, marché distinct de celui des prestations destinées aux centres de contrôle.
52. Le Conseil a également estimé qu'il s'agissait, pour les véhicules légers, d'un marché local, dans la mesure où les propriétaires de véhicules, lorsqu'ils soumettent ceux-ci au contrôle technique, font généralement appel aux centres de contrôle les plus proches de leur domicile ou de leur lieu de travail : « *le marché du contrôle technique est un marché local ; [...] son étendue varie en fonction de la densité de l'offre et des axes de circulation ; [qu']elle peut être inférieure à 10 kilomètres en zone urbaine et atteindre 50 kilomètres en zone rurale* »<sup>13</sup>.
53. Ce raisonnement est transposable aux véhicules lourds. Pour les professionnels encore plus que pour les particuliers, le temps consacré au contrôle technique<sup>14</sup> est un temps mort, qui se traduit par une immobilisation du véhicule et une perte sèche de chiffre d'affaires due au « sacrifice » de quelques heures, voire d'une demi-journée. Il est donc fondamental de réduire au minimum ce temps mort. Le temps consacré au contrôle technique proprement dit étant peu compressible (la durée moyenne est de 30-40 minutes, et il semble difficile d'effectuer le contrôle en moins de 25 minutes), le temps de déplacement jusqu'au centre constitue le véritable enjeu. Les professionnels réduisent donc autant que possible ce temps de déplacement, ce qui les amène à choisir le centre le plus proche. Par conséquent, la clientèle des centres de contrôle est quasi exclusivement locale, et est composée des poids lourds basés dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour du centre.
54. Deux éléments conduisent à renforcer cette dimension locale. La réalisation d'un contrôle technique présente nécessairement une probabilité de détection d'un ou de plusieurs défauts, ce qui peut se traduire par une immobilisation du véhicule pour non-conformité

<sup>13</sup> Page 15 de l'avis.

<sup>14</sup> Ainsi qu'à sa préparation.

grave<sup>15</sup>. Ce risque non nul de détection d'une non-conformité pousse à réaliser les contrôles techniques en dehors du cadre d'un déplacement commercial.

55. Le second élément qui conduit à marginaliser la proportion d'une clientèle de passage, non locale, réside dans le fait que, pour que le contrôle technique s'effectue dans des conditions satisfaisantes, le poids lourd doit être chargé au moins aux deux tiers de son poids total roulant autorisé (PTRA). Afin d'atteindre ce poids optimal, les transporteurs chargent les véhicules avec des poids, appelés gueuses. Il est nécessairement plus complexe d'effectuer le contrôle avec un chargement commercial, dont le poids peut être insuffisant. Par conséquent, cette nécessité pousse les transporteurs à effectuer le contrôle technique avec un poids lourd se rendant au centre de contrôle chargé de gueuses ou d'un chargement commercial dont le poids est adéquat.
56. Il ressort des éléments du dossier que, pour un transporteur, les critères de choix d'un centre sont :
- la proximité géographique (en moyenne 20 km, au maximum 50 km) ;
  - le prix ;
  - la qualité de service (accueil, flexibilité au niveau des horaires, pédagogie lors de la restitution des résultats du contrôle, aide à la gestion de la flotte) ;
  - l'efficacité de la politique commerciale, avec les relances par exemple.
57. C'est précisément en raison de cette dimension locale du marché que les pouvoirs publics ont toujours veillé à permettre un maillage dense du territoire, pour des raisons d'intérêt général et d'égalité des usagers.
58. Dans son avis n° 90-A-16 en date du 25 septembre 1990 relatif au décret n° 91-370 du 15 avril 1991 pris en application de l'article 23 de la loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 et à un projet d'arrêté relatif aux visites techniques des véhicules automobiles visés à l'article R. 119-1 du code de la route, le Conseil précisait à cet égard que « *le second principe, posé par le législateur, de l'importance nationale exigée des réseaux est inspiré par l'impératif d'intérêt général qui s'attache à ce que l'ensemble du territoire national soit suffisamment pourvu en centres de contrôle* ».
59. De même, l'article R. 323-13 du code de la route mentionne, au titre des justifications de la raison d'être des centres auxiliaires, le souci « *d'assurer une meilleure couverture géographique, de répondre aux besoins des usagers ou, s'agissant des véhicules lourds, de réduire les déplacements* ».

## **F. LES PRATIQUES DÉNONCÉES**

### **1. LES PRATIQUES IMPUTÉES A L'ADMINISTRATION**

60. La SARL Desriac invoque en premier lieu des comportements de l'administration.
61. Elle estime que les modalités de l'organisation des appels d'offres ayant conduit à la vente des centres des DRIRE en 2005, et notamment l'existence de lots composés de plusieurs centres, aurait objectivement favorisé les réseaux.

---

<sup>15</sup> En 2010, 3,07 % des véhicules ont fait l'objet d'une prescription de contre-visite avec interdiction de circuler. Bilan 2010 de l'OTC, p. 4, cote 447.

62. Elle considère que la délivrance, par les services de l'État, postérieurement à 2005, de nouveaux agréments, a conduit à la création de nouveaux centres dans sa zone de chalandise, l'exposant à une pression concurrentielle importante.
63. Elle estime être victime de contrôles très fréquents de la part de l'administration.
64. Elle met également en cause le COFRAC, au titre de son fonctionnement interne, de son objectivité et des coûts des processus d'accréditation.

## 2. LES PRATIQUES DES CENTRES RATTACHES AUX RÉSEAUX

65. Les pratiques dont les parties saisissantes estiment être victimes trouvent également leur origine dans le comportement allégué des réseaux nationaux Dekra et Autovision.
66. En premier lieu, la SARL Desriac estime qu'un centre appartenant au réseau Dekra, l'un de ses concurrents directs, pratique des prix abusivement bas, en vue de l'évincer du marché.
67. La SARL Desriac invoque, pour son centre de Plélo, [une division par deux] de son chiffre d'affaires entre 2006 et 2009. Elle produit, à l'appui de cette allégation, une attestation de son expert-comptable.
68. La SARL Desriac indique ainsi que le centre Dekra d'Yffiniac, qui est l'un de ses concurrents directs car implanté à 30 km de Plélo, a pratiqué à partir du mois d'octobre 2009 un tarif de 61 euros pour un contrôle technique dit « TRM<sup>16</sup> moteur », qui constitue la prestation la plus courante dans les centres de contrôle et représente, avec le contrôle des véhicules de transport de voyageurs, plus de la moitié du chiffre d'affaires. Ce tarif tient compte d'une remise de 30 euros sur le tarif TTC standard national, qui est de 91 euros.
69. La SARL Desriac considère que ces baisses de prix constitueraient des représailles provoquées par le fait qu'elle a refusé des propositions d'achat du centre de Plélo émanant du groupe Dekra.
70. Elle indique par ailleurs avoir observé, au moment de la vente des centres des DRIRE en 2004, des indices de collusion entre les représentants des deux réseaux, collusion qui se serait traduite par des visites communes, par ces représentants, des centres mis en vente.
71. Pour la SARL Desriac, l'ensemble de ces pratiques sont prohibées par les dispositions des articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-5 du code de commerce.

## II. Discussion

72. L'article L. 462-8 du code de commerce énonce que : « *L'Autorité de la concurrence peut déclarer, par décision motivée, la saisine irrecevable pour défaut d'intérêt ou de qualité à agir de l'auteur de celle-ci, ou si les faits sont prescrits au sens de l'article L. 462-7, ou si elle estime que les faits invoqués n'entrent pas dans le champ de sa compétence. Elle peut aussi rejeter la saisine par décision motivée lorsqu'elle estime que les faits invoqués ne sont pas appuyés d'éléments suffisamment probants* ».

---

<sup>16</sup> Transport routier de marchandises.

## **A. SUR LA COMPÉTENCE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE**

73. L'article L. 410-1 du code de commerce soumet aux règles définies notamment au titre II du livre IV du code de commerce relatif aux pratiques anticoncurrentielles, « *toutes les activités de production, de distribution et de services, y compris celles qui sont le fait de personnes publiques, notamment dans le cadre de conventions de délégations de service public* ».
74. Au regard de la décision du Tribunal des conflits Aéroports de Paris en date du 18 octobre 1999, il convient de faire la distinction, s'agissant de l'activité des personnes publiques, entre :
- d'une part, les actes par lesquels les personnes publiques font usage, pour l'organisation du service public dont elles ont la charge, de prérogatives de puissance publique : leur légalité, et notamment leur conformité au droit de la concurrence, ne peut être appréciée que par le juge administratif ;
  - d'autre part, les activités des mêmes personnes publiques, intervenant dans la sphère économique, qui sont détachables de leurs actes de puissance publique : comme celles de toute entreprise, elles peuvent être qualifiées par l'Autorité de la concurrence et le juge judiciaire qui la contrôle, au regard du droit des ententes et des abus de position dominante.
75. Le Tribunal des conflits a précisé cette jurisprudence dans une décision du 4 mai 2009, société Éditions Jean-Paul Gisserot c/ Centre des monuments nationaux. Il a réaffirmé la compétence de l'Autorité de la concurrence pour sanctionner les pratiques, susceptibles d'être anticoncurrentielles, d'une personne publique, mais en la subordonnant à la double condition que ces pratiques interviennent dans le cadre d'une activité économique exercée par la personne publique, et qu'elles ne concernent pas des « *décisions ou actes portant sur l'organisation du service public ou mettant en œuvre des prérogatives de puissance publique* ».

## **B. SUR L'APPLICATION DES RÈGLES DE COMPÉTENCE À LA SAISINE S'AGISSANT DE CERTAINES DES PRATIQUES DÉNONCÉES**

### **1. SUR LES MODALITÉS D'ORGANISATION DE LA VENTE DES CENTRES DES DRIRE**

76. En l'espèce, les parties saisissantes contestent les modalités selon lesquelles le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a attribué, après appel d'offres, les anciens centres des DRIRE aux entreprises du secteur privé. Elles articulent un grief relatif au découpage des lots de centres, découpage qui aurait eu pour objet de favoriser les réseaux, dotés de ressources financières plus importantes.
77. Au regard de leur argumentation, les parties saisissantes contestent donc les décisions par lesquelles le ministre de l'économie a attribué des lots de centres aux réseaux agréés.
78. Or, ne sont pas ici en cause des pratiques détachables de l'appréciation de la légalité d'un acte administratif, mais, au contraire, des actes administratifs, pour le contrôle desquels le juge administratif s'est déjà expressément reconnu compétent. Ainsi, par un arrêt n° 07PA00101 du 18 mars 2008, devenu définitif et revêtu de l'autorité de la chose jugée, la cour administrative d'appel de Paris a rejeté une requête de la société Vivauto PL

dirigée contre le jugement n° 0607669-0608045 du 1<sup>er</sup> décembre 2006 par lequel le tribunal administratif de Paris a rejeté sa requête tendant à l'annulation de la décision par laquelle le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a attribué à l'indivision Auto'nome le lot n° 6 constitué en vue de la cession de centres de contrôle de véhicules lourds et la décision implicite par laquelle le directeur national des interventions domaniales a refusé de saisir le juge du contrat aux fins de prononcer la nullité de l'attribution de ce lot.

79. Par conséquent, l'Autorité n'est pas compétente pour apprécier la légalité des décisions par lesquelles le ministre de l'économie a attribué des lots de centres aux entreprises qui se sont portées candidates à la suite de l'avis d'appel public à la concurrence correspondant.

## 2. SUR LA DÉLIVRANCE D'AGRÈMENTS À DE NOUVEAUX CENTRES DE CONTRÔLE

80. Les parties saisissantes font valoir que l'attribution d'agrèments à de nouveaux centres de contrôle, postérieurement à la vente des centres des DRIRE, a été de nature à augmenter la pression concurrentielle sur les centres indépendants, et à diminuer leur rentabilité.
81. Là encore, sont en cause des actes administratifs, à savoir les agrèments des installations des centres de contrôle, délivrés par le préfet du département où est implanté le centre, sur le fondement de l'article R. 323-14 du code de la route.
82. Par conséquent, l'Autorité n'est pas compétente pour apprécier la légalité de ces décisions. Il n'appartient qu'aux juridictions administratives de le faire, et il y a lieu d'observer qu'elles ont été saisies de nombreux recours en ce sens, y compris de la part de la SARL Desriac<sup>17</sup>.
83. Contrairement aux allégations de certains opérateurs, l'achat des centres des DRIRE n'est assorti d'aucune clause d'exclusivité ou de non-concurrence au profit des centres ainsi cédés. Dès lors que l'externalisation mise en œuvre en 2005 s'est accompagnée d'une ouverture immédiate à la concurrence de l'activité de contrôle technique des véhicules lourds, la création de nouveaux centres de contrôle est libre, sous réserve du respect de la réglementation applicable. Les autorités préfectorales se trouvent en situation de compétence liée pour délivrer l'agrément<sup>18</sup>.
84. Ce point a fait l'objet d'une question parlementaire<sup>19</sup> à laquelle une réponse ministérielle a été apportée : *« Il appartenait en effet à l'acquéreur de s'assurer qu'il pourrait effectivement exploiter le centre pendant cette durée minimale de trois ans, même si dans ce délai, un nouveau centre venait à s'installer dans sa zone géographique, et les dispositions encadrant cette vente ne mentionnaient pas une quelconque clause de non-concurrence. Le dossier d'agrément pour l'ouverture d'un centre de contrôle implique dans*

---

<sup>17</sup> La société Desriac a présenté, entre 2006 et 2009, dix recours devant le tribunal administratif de Rennes. Sur les 9 recours ayant été jugés, 7 ont fait l'objet d'une décision de rejet (en première instance ou en appel) et 2 ont fait l'objet d'un non-lieu à statuer.

<sup>18</sup> « La réglementation actuelle ne prévoit pas et ne permet pas un contrôle économique ou une limitation concurrentielle au moment de l'agrément des centres : les préfets ont une compétence liée pour l'agrément des centres dès lors que ces derniers sont totalement conformes aux spécifications techniques de la réglementation ». Réponse ministérielle à la question écrite n° 22688 de M. Jean-René Lecerf, JO Sénat du 1<sup>er</sup> juin 2006. Cotes 627-628.

<sup>19</sup> Assemblée nationale ; question écrite n° 89835 ; ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Question de M. Patrick Delnatte. JO Assemblée nationale du 23 mai 2006. Cotes 640-641.

*tous les cas que le demandeur s'assure lui-même de la validité économique et concurrentielle de son projet ».*

85. Par ailleurs, dans le cadre d'un contentieux relatif à la vente du centre de Plélo à la SARL Desriac, la juridiction administrative a également précisé que les acquéreurs de centres techniques ne bénéficiaient d'aucune clause de non-concurrence : *« dans ces conditions, le contrat de vente litigieux ne peut être regardé comme une délégation de service public et n'a pas plus eu pour objet ou pour effet de garantir à l'acquéreur du site de Plélo une quelconque exclusivité ou garantie contre la concurrence pour l'exercice de l'activité de contrôle technique des véhicules lourds »*<sup>20</sup>.

### **3. SUR LES CONTRÔLES EFFECTUÉS PAR LES SERVICES COMPÉTENTS**

86. Les parties saisissantes dénoncent des pratiques de « harcèlement » de la part de l'administration chargée de contrôler les centres techniques.
87. Elles se réfèrent aux opérations de contrôle effectuées par les unités de surveillance des organismes et des centres de poids lourds, appartenant aux DREAL. Cela étant, l'Autorité n'est pas compétente pour apprécier la légalité des décisions rendues dans ce cadre.
88. Au surplus, il y a lieu d'observer que la SARL Desriac a formé, en 2007, deux requêtes devant le tribunal administratif de Rennes<sup>21</sup> : un recours indemnitaire lié à la vente du centre de contrôle technique de poids lourds de Plélo, vente dont elle a été la bénéficiaire, et une requête en excès de pouvoir relative à une contravention dont elle a fait l'objet, sanctionnant la réalisation de visites techniques de poids lourds sans utilisation d'un banc de freinage. Les deux requêtes ont été rejetées.
89. Dans son avis n° 11-A-01 du 14 janvier 2011 relatif à un projet de décret introduisant notamment un contrôle technique obligatoire pour les cyclomoteurs et modifiant la partie réglementaire du code de la route, l'Autorité a déjà eu l'occasion de constater que : *« Concernant la fréquence des contrôles, tous les centres de contrôle doivent faire l'objet d'un audit annuel effectué soit par le réseau, soit par un organisme agréé par le ministre chargé des transports lorsqu'ils ne sont pas rattachés à un réseau. La fréquence moyenne des contrôles par les services de l'État, c'est-à-dire par les agents des DREAL, si elle est plus élevée pour les centres indépendants (une fois tous les trois ans) que pour les centres rattachés à des réseaux (une fois tous les cinq ans), ne peut pas être analysée comme un obstacle à la concurrence entre les opérateurs. En effet, la faible fréquence des sanctions infligées tend à indiquer que les centres de contrôle rattachés à un réseau ne profitent pas de la moindre surveillance des agents de l'État pour négliger la qualité de leurs équipements et de leurs personnels et ainsi réduire leurs coûts »* (§ 59).

### **4. SUR LES CENTRES AUXILIAIRES**

90. Les parties saisissantes font valoir que la faculté, pour les réseaux agréés, de créer des centres auxiliaires, qui n'est pas offerte aux centres indépendants, serait discriminatoire.

---

<sup>20</sup> TA Rennes, n°s 0703446, 0703451. Cotes 607 à 617.

<sup>21</sup> TA Rennes, n°s 0703446, 0703451. Référé rejeté le 17 août 2007 sous le n° 0703441.



91. Sont en cause des actes administratifs, à savoir les agréments des installations des centres de contrôle auxiliaires, délivrés par le préfet du département où est implanté le centre, sur le fondement de l'article R. 323-13 du code de la route.
92. L'Autorité n'est pas non plus compétente pour apprécier la légalité de ces décisions.
93. Il y a d'ailleurs lieu d'observer que les juridictions administratives ont déjà été saisies de cette différence de traitement, qui a ainsi été jugée illégale.
94. Par un arrêt en date du 21 octobre 2011<sup>22</sup>, le Conseil d'État a rejeté le pourvoi formé par le ministre chargé des transports contre l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Lyon du 22 juillet 2010<sup>23</sup>. Il a notamment jugé que la Cour n'avait pas commis d'erreur de droit en jugeant que la différence de traitement tenant à la possibilité pour les seuls réseaux d'ouvrir des centres auxiliaires était manifestement disproportionnée par rapport à leur différence de situation avec les autres centres. Il a confirmé l'analyse de la Cour concernant le fait que les dispositions du II de l'article R. 323-13 du code de la route méconnaissent le principe d'égalité.
95. Du fait de ces décisions de justice, l'avenir des centres auxiliaires est incertain.
96. En toute hypothèse, dans son avis n° 11-A-01 précité, l'Autorité a constaté que « *Les installations auxiliaires pour le contrôle des véhicules lourds représentent près d'un quart des installations de contrôle des véhicules lourds mais n'assurent que 4,5 % des contrôles* ». Cette proportion très faible amène à relativiser la portée des avantages que pourraient tirer les réseaux de ces centres auxiliaires.

## 5. SUR LE RÔLE DU COFRAC

97. Sont également alléguées des pratiques d'entente au sein du COFRAC. Le COFRAC, association de type loi 1901 créée en 1994 et soumise au contrôle économique et financier de l'État, a été désigné comme unique instance nationale d'accréditation<sup>24</sup> par le décret du 19 décembre 2008. Cela a été rappelé en réponse à une question parlementaire : « *Les centres de contrôle de véhicules lourds sont tenus de bénéficier également d'une accréditation délivrée par le Comité français d'accréditation (COFRAC) en application de la norme NF EN ISO CEI 17020. L'article 137 de la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 portant sur la modernisation de l'économie instaure la notion d'organisme unique d'accréditation nationale. Ainsi, le décret n° 2008-1401 datant du 19 décembre 2008 a désigné le COFRAC comme seul organisme étant dans la capacité d'exercer cette fonction sur le territoire national* »<sup>25</sup>. Le COFRAC a vocation à délivrer des certificats d'accréditation aux organismes d'évaluation de la conformité, catégorie dans laquelle rentrent les centres de contrôle technique. Il est, à ce titre, chargé d'une mission de service public. L'État est d'ailleurs représenté au conseil d'administration du COFRAC, avec des représentants de plusieurs ministères (agriculture, économie, écologie et développement

---

<sup>22</sup> N° 343416.

<sup>23</sup> Arrêts du 16 juin et du 22 juillet 2010. N° 07LY01418, Société AB Auto Bilan 42. Cotes 566 à 571.

<sup>24</sup> Aux termes de l'article 137 de la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie : « L'accréditation est l'attestation de la compétence des organismes qui effectuent des activités d'évaluation de la conformité ».

<sup>25</sup> Réponse du secrétariat d'État aux transports à une question de M. Éric Straumann, question écrite n° 44633, Journal officiel de l'Assemblée nationale du 21 juillet 2009. Cotes 637-638.

durable, santé). Il existe également un commissaire du gouvernement, dont les fonctions sont assurées par un représentant du ministère de l'économie.

98. Les parties saisissantes invoquent une « *participation* » des réseaux agréés aux travaux du COFRAC. Elles indiquent également que certains auditeurs du COFRAC appartiendraient au réseau Dekra. Ces allégations semblent reprises d'un courrier adressé par M. Y..., gérant d'un centre indépendant, à un enquêteur de la BIEC Pays de la Loire, en date du 29 juin 2010<sup>26</sup>.
99. Concernant le premier point, les parties mettent en cause un responsable d'accréditation au sein de la section « inspection » du COFRAC, et à ce titre responsable de l'accréditation des centres de contrôle technique des poids lourds<sup>27</sup>. Elles indiquent que « *des représentants des réseaux siègeraient aux commissions « confidentielles » de ce comité* ». Aucune indication n'est fournie quant à la nature de ces réunions, quant à leur date et quant à l'issue de ces échanges.
100. Concernant le second point, cette allégation est dépourvue de toute précision quant à l'identité des personnes concernées et à leurs fonctions respectives. Il y a lieu d'observer que, contrairement à ce que suggèrent les allégations des saisissants, la représentation du groupe Dekra au sein du COFRAC n'a rien d'occulte. D'une part, Dekra Certification et Dekra Industrial, qui sont du reste des branches distinctes de Dekra Automotive (branche du groupe active dans le domaine du contrôle technique), sont des membres actifs de l'association des organismes accrédités. D'autre part, un représentant de Dekra Inspection siège de façon tout aussi transparente dans le comité de section « inspection » du COFRAC, lequel comporte 20 autres membres dont des représentants de l'État, ainsi que le rapport annuel 2010 de cet organisme l'indique<sup>28</sup>.
101. Selon M. Y..., ces exigences relatives à l'accréditation procéderaient de la volonté des réseaux d'ériger des barrières à l'entrée de la profession, avec ce qui est présenté comme une forme de complicité de la part de l'administration.
102. Les allégations des parties saisissantes relatives au fonctionnement du COFRAC et aux modalités d'accréditation des centres de contrôle reviennent, en réalité, à contester des actes réglementaires pris par l'administration dans l'exercice de ses prérogatives de puissance publique. Les griefs relatifs aux modalités d'accréditation des centres par le COFRAC contestent, ainsi, les modalités d'application de l'article 22 de l'arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds<sup>29</sup>, ainsi que celles du décret n° 2008-1401 du 19 décembre 2008 relatif à l'accréditation et à l'évaluation de conformité pris en application de l'article 137 de la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie. L'Autorité n'est pas compétente pour apprécier la légalité de ces actes réglementaires dont il appartenait aux parties saisissantes, si elles s'y croyaient fondées, de saisir le juge administratif.

---

<sup>26</sup> Cotes 43 et 44.

<sup>27</sup> Cote 13.

<sup>28</sup> Page 19 du rapport 2010 du COFRAC.

<sup>29</sup> « (...) Dans le cas d'un centre non rattaché à un réseau, celui-ci doit faire l'objet d'une accréditation suivant la norme NF EN 45004 dans le domaine « contrôle des véhicules » par le COFRAC ou par un organisme accréditeur signataire de l'accord multilatéral d'EA (European Cooperation for Accreditation). (...) »

103. Au surplus, les allégations selon lesquelles le COFRAC s'emploierait à rendre plus difficile la création de centres indépendants apparaissent en contradiction avec la forte dynamique de création de centres observée depuis 2005, au point de porter le secteur à un point proche de la surcapacité. Le rapport 2010 du COFRAC relève justement, à ce sujet, que « *le domaine réglementaire du contrôle technique des véhicules lourds continue à faire l'objet de nouvelles demandes quatre ans après son ouverture à l'accréditation* »<sup>30</sup>.

## C. SUR LES AUTRES PRATIQUES DÉNONCÉES

### 1. SUR LE MARCHÉ PERTINENT

104. Ainsi qu'il a été exposé plus haut, le marché du contrôle technique est un marché local.
105. Le marché pertinent, dans l'état du dossier, peut être défini comme étant celui de la commercialisation de prestations de contrôle technique de poids lourds aux professionnels situés dans un rayon d'environ 50 km autour du centre de Plélo exploité par la société Desriac. Il s'agit donc de la plus grande partie du département des Côtes-d'Armor, à l'exception de la partie orientale de ce département, située à l'est de la ligne Erquy – Plénée Jugon – Loudéac.

### 2. SUR L'EXISTENCE D'UNE ENTENTE

106. Les parties saisissantes allèguent l'existence de pratiques d'entente entre les réseaux Dekra et Autovision.
107. Les parties saisissantes citent, à l'appui de leurs allégations, l'existence d'une association regroupant plusieurs réseaux de contrôle technique, le groupement des professionnels du contrôle technique automobile (GPCTA). Il s'agit effectivement d'une association de type loi 1901 dont l'existence n'a rien d'occulte. Son objet social est de défendre les intérêts des acteurs du contrôle technique des véhicules terrestres à moteur. Aucun élément n'est fourni par les parties saisissantes pour démontrer que cette association pourrait être le support d'une pratique d'entente.
108. Concernant l'évocation des visites effectuées par des représentants des réseaux auprès d'un centre indépendant en vue de son rachat<sup>31</sup>, ce fait, à le supposer établi, n'est susceptible, à lui seul, ni de démontrer l'existence d'une entente, ni de constituer un indice d'une telle pratique. En effet, la politique de croissance externe des réseaux, dont témoigne cette visite de rachat, n'est pas susceptible de recueillir une telle qualification.
109. Il convient, au vu de ces éléments, de constater que les parties plaignantes n'apportent aucun élément probant de nature à étayer leur saisine qui fait état d'une entente.

---

<sup>30</sup> Page 13 du rapport 2010 du Cofrac.

<sup>31</sup> Cote 399.

### 3. SUR L'EXISTENCE D'UN ABUS DE POSITION DOMINANTE

110. Les développements qui suivent retiennent deux niveaux d'analyse : au niveau local, le marché sur lequel évolue le centre de contrôle de Plélo exploité par la société Desriac ; au niveau national, le marché du contrôle technique des véhicules lourds.

#### **a) Sur un abus de position dominante attribuable à l'un des réseaux pris individuellement**

111. Sur le marché qui serait examiné au niveau national, les réseaux détiennent une part de marché de 52 % en nombre de contrôles.

112. La pratique décisionnelle du Conseil de la concurrence indique clairement que, sauf circonstances particulières pouvant caractériser une position dominante collective, *« l'existence d'un concurrent d'une puissance équivalente à la sienne ne permet pas [à l'entreprise mise en cause] d'adopter le comportement indépendant caractérisant une position dominante »* (décision n° [05-D-50](#) relative à la plainte de la société SCOB à l'encontre de pratiques mises en œuvre par la société Brasseries Kronenbourg dans le secteur de la distribution de la bière ; également décision n° [91-D-31](#) Pratiques de la société Honda France et de la société Japauto : une entreprise qui contrôle 33,28 % d'un marché alors que son principal concurrent détient 29,75 % de part de marché, n'est pas en position dominante).

113. Aucun réseau, pris individuellement, ne peut être donc être regardé comme détenant une position dominante au plan national.

114. Il convient, au vu de ces éléments, de constater que les saisissants n'apportent aucun élément probant de nature à caractériser l'existence d'une position dominante que détiendrait individuellement un des deux réseaux agréés.

115. Enfin, au niveau local, qui est le niveau défini comme pertinent, en ce qui concerne le marché sur lequel évolue la société Desriac, cette dernière ne produit au dossier aucun élément précis, en dehors des pratiques imputées au centre Dekra d'Yffiniac, permettant d'apprécier la situation concurrentielle sur ce marché local, les parts de marché des acteurs et leur évolution.

116. Il convient donc également de constater que les saisissants n'apportent aucun élément probant de nature à étayer l'existence d'une position dominante que détiendrait l'un des deux réseaux agréés au niveau local.

117. Dans ces conditions, faute de position dominante, la recherche de l'existence d'un abus, quelle que soit la dimension du marché considéré, est superflue.

#### **b) Sur une éventuelle position dominante collective**

118. Les parties saisissantes font grief aux réseaux agréés d'abuser de leur position dominante.

119. Dans leur saisine, les parties saisissantes n'abordent pas la question de la dimension locale du marché, et font référence au marché national du contrôle technique.

120. À supposer que les parties saisissantes puissent être regardées comme articulant un grief tiré de l'abus de position dominante collective, ce qui ne ressort pas clairement de leurs écritures, elles n'apportent pas d'éléments permettant de considérer comme réunis en l'espèce les critères cumulatifs permettant de constater une telle position.

121. Pour démontrer l'existence d'une position dominante collective, il faut établir que les entreprises « *ont, ensemble, notamment en raison des facteurs de corrélation existant entre elles, le pouvoir d'adopter une même ligne d'action sur le marché et d'agir dans une mesure appréciable indépendamment des autres concurrents, de leur clientèle et, finalement, des consommateurs* » (CJCE, 31 mars 1998, aff. jointes C-68/94 et C-30/95, Kali & Saltz, pt. 221; TPICE, 25 mars 1999, aff. T-102/96, Gencor, pt. 163).
122. La Cour de justice des Communautés européennes a confirmé l'analyse suivie par le TPI dans l'arrêt Airtours du 6 juin 2002, dans son arrêt du 10 juillet 2008, Bertelsmann et Sony Corporation of America/Impala (C-413/06 P, Rec. p. I-4951), tout en invitant à une approche, non pas mécanique mais coordonnée, des trois critères qu'elle a fait siens.
123. La démonstration d'une position dominante collective suppose que soit mise en évidence l'adoption effective d'une ligne d'action commune sur le marché. Plusieurs entreprises présentes simultanément sur un même marché peuvent être considérées comme détenant conjointement une position dominante s'il existe entre elles une interdépendance qui les conduit à adopter une stratégie explicitement ou implicitement coordonnée. En l'absence de liens structurels, la seule structure du marché peut permettre de mettre en évidence une position dominante collective, dès lors que les trois critères cumulatifs dégagés par le Tribunal de première instance des communautés européennes dans l'arrêt Airtours précité sont réunis, à savoir la transparence du marché concerné, la possibilité qu'il existe une coordination tacite et durable (supposant l'exercice éventuel de représailles sur les entreprises déviant de la ligne d'action commune), et enfin la non-contestabilité du marché.

#### *Sur la transparence du marché*

124. La jurisprudence Airtours précise, pour caractériser une dominance collective, que « *chaque membre de l'oligopole dominant doit pouvoir connaître le comportement des autres membres, afin de vérifier s'ils adoptent ou non la même ligne d'action. (...) Il ne suffit pas que chaque membre de l'oligopole dominant soit conscient que tous peuvent tirer profit d'un comportement interdépendant sur le marché, mais il doit aussi disposer d'un moyen de savoir si les autres opérateurs adoptent la même stratégie et s'ils la maintiennent. La transparence sur le marché devrait, dès lors, être suffisante pour permettre à chaque membre de l'oligopole dominant de connaître, de manière suffisamment précise et immédiate, l'évolution du comportement sur le marché de chacun des autres membres* ».
125. La condition relative au marché impose à l'Autorité de vérifier que les produits des entreprises en cause sont suffisamment homogènes pour être aisément substituables et que le marché est suffisamment transparent pour que les entreprises soient immédiatement informées de la déviation de l'une d'entre elles de la règle tacite commune. À cette fin, le Conseil a rappelé (décision n° [06-D-18](#)) que le critère de transparence ne suppose pas une connaissance parfaite de l'ensemble des agissements des concurrents, mais une connaissance suffisante des données stratégiques de marché et la possibilité d'une surveillance de la ligne d'action suivie par les concurrents.
126. Concernant le degré de substituabilité observé, le service proposé en matière de contrôle technique est homogène, dès lors qu'il consiste dans la vérification de points prédéfinis par la réglementation. La prestation est très standardisée. Les possibilités de différenciation existent, mais restent limitées puisqu'elles concernent essentiellement les prix (prix du contrôle ou remises pour les flottes) et la qualité de service (par exemple, sous la forme d'une activité de conseil ou d'aide à la gestion de la flotte).

127. Concernant la transparence des informations sur le marché, examinée sous l'angle de la possibilité, pour l'un des réseaux, de connaître les grandes lignes des revenus du réseau concurrent et de ses offres tarifaires, les statistiques publiées chaque année par l'OTC permettent de connaître le volume global du marché. Ces éléments pourraient éventuellement conduire à considérer le marché du contrôle technique des poids lourds comme suffisamment transparent pour que chaque réseau puisse apprécier le comportement de son concurrent. Le caractère hiérarchisé et pyramidal des réseaux permet en outre une remontée de l'information collectée au niveau local vers la tête de réseau.

*Sur la possibilité d'une coordination tacite et durable*

128. Concernant la possibilité d'exercer des représailles sur le réseau déviant de la ligne d'action commune - cette ligne d'action semblant être considérée par les parties saisissantes comme une politique d'éviction à partir de prix agressifs -, la transparence du marché accroît le risque, pour le réseau déviant, d'être détecté. Il existe dès lors des possibilités, pour l'autre réseau, de réagir, par exemple en mettant fin à une éventuelle concertation.

*Sur la non-contestabilité du marché*

129. La faiblesse des barrières à l'entrée rend le marché contestable, dans la mesure où il est aisé de créer des centres de contrôle, comme le démontre l'augmentation importante de leur nombre ces cinq dernières années (de 196 à 433). Le nombre de centres indépendants a d'ailleurs crû de 3 à 4 % par an ces deux dernières années. Enfin, au niveau local, au sein d'une zone de chalandise, les entreprises de transport routier conservent la possibilité de s'adresser aux centres indépendants plutôt qu'aux réseaux.
130. Il résulte de l'analyse qui précède que l'ensemble des conditions cumulatives posées par la jurisprudence Airtours ne sont pas remplies en l'espèce, ce qui fait obstacle à ce que soit regardée comme établie une position dominante collective entre Dekra et Autovision sur le marché du contrôle technique des véhicules lourds.

#### **4. SUR LES PRATIQUES TARIFAIRES DES CENTRES RATTACHÉS AUX RÉSEAUX**

131. L'article L. 420-5 du code de commerce prohibe « *les offres de prix ou pratiques de prix de vente aux consommateurs abusivement bas par rapport aux coûts de production, de transformation et de commercialisation, dès lors que ces offres ou pratiques ont pour objet ou peuvent avoir pour effet d'éliminer d'un marché ou d'empêcher d'accéder à un marché une entreprise ou l'un de ses produits* ».
132. Ainsi que le Conseil l'a rappelé dans une décision n° [06-D-23](#) du 21 juillet 2006, « *la qualification de prix abusivement bas suppose la réunion de trois conditions cumulatives : en premier lieu, le prix en question doit être un prix de vente au consommateur ; en deuxième lieu, le niveau de prix proposé doit être insuffisant au regard des coûts de production, de transformation et de commercialisation (...)* ; en troisième lieu, le prix pratiqué doit traduire une volonté d'éviction ou bien comporter une potentialité d'éviction du concurrent ou du produit concurrent (...) ».
133. Selon la jurisprudence, la notion de consommateur au sens de l'article L. 420-5 du code de commerce doit être interprétée comme étant « *la personne physique ou morale qui, sans expérience particulière dans le domaine où elle contracte, agit pour la satisfaction de ses*

*besoins personnels et utilise dans ce seul but le produit ou le service acquis* » (cour d'appel de Paris, Société moderne d'assainissement et de nettoyage, 3 juillet 1998).

134. Si la demande observée sur le marché du contrôle technique des poids lourds vise bien à satisfaire les besoins propres des sociétés ou collectivités propriétaires d'un parc de véhicules lourds, il semble exclu que ces sociétés et leurs personnels puissent être regardés comme dépourvus des compétences techniques dont la détention exclut, selon la jurisprudence de la cour d'appel, la qualification de « *consommateurs* ».
135. En effet, la profession de transporteur routier est réglementée. Les conditions d'accès à la profession sont définies par la directive du 29 avril 1996 modifiée par celle du 1<sup>er</sup> octobre 1998. En droit national, le décret n° 99-752 du 30 août 1999 porte sur l'accès à la profession, l'accès au marché et les sanctions administratives et pénales applicables.
136. Toute entreprise souhaitant exercer une activité dans ce domaine doit être inscrite sur un registre des transporteurs tenu par le préfet de la région dans laquelle est situé le siège de l'entreprise. Cette inscription suppose que soient remplies trois conditions : l'honorabilité professionnelle, la capacité professionnelle et la capacité financière.
137. La condition de capacité professionnelle requiert la détention d'une attestation de capacité professionnelle, laquelle peut être obtenue par trois voies différentes : l'examen, l'expérience professionnelle, ou les diplômes, lesquels sanctionnent tous une formation en matière de transport.
138. Outre ces conditions réglementaires, il y a lieu de préciser que, pour une société de transport routier de marchandises, catégorie à laquelle appartiennent la grande majorité des clients des centres de contrôle technique de poids lourds, le véhicule lourd constitue l'outil de travail principal. Les transporteurs routiers, c'est-à-dire tant l'encadrement de l'entreprise que les conducteurs affectés aux poids lourds, sont responsables de leurs véhicules. Ils doivent, par conséquent, disposer de connaissances en mécanique, afin d'assurer le bon entretien du véhicule et de prévenir l'apparition de pannes.
139. Outre les connaissances acquises dans le cadre des formations spécifiques, comme le certificat d'aptitude professionnel (CAP) « *conducteur routier* » et le brevet d'aptitude professionnelle (BEP) « *conduite et services dans le transport routier* », l'obtention du permis de conduire des véhicules lourds suppose l'aptitude à la vérification de l'état mécanique général du véhicule et à la citation de tous les organes de sécurité, en analysant leur état et leur fonctionnement.
140. Ainsi, contrairement à un particulier qui, en tant que client d'un centre de contrôle technique, peut être regardé comme un consommateur au sens précité, dans la mesure où, sauf exception, il n'a pas de connaissances particulières en mécanique, les clients des centres de contrôle des poids lourds sont des professionnels avertis, relevant d'une profession réglementée dont l'accès est soumis à des conditions de diplôme, et disposant de connaissances en mécanique, tant en raison de leur formation et de leur expérience que de l'importance qui s'attache, pour eux, à ce que les véhicules soient en état de fonctionner dans les meilleures conditions.
141. Ces éléments excluent que les clients des centres de contrôle technique poids lourds puissent être considérés « *sans expérience particulière dans le domaine où ils contractent* ». Ils ne peuvent être assimilés à des consommateurs au sens de l'article L. 420-5 du code de commerce.

142. Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que les faits dénoncés par la saisine ne paraissent pas, en l'état actuel du dossier, appuyés d'éléments suffisamment probants pour caractériser l'existence de pratiques entrant dans le champ d'application des articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-5 du code de commerce.

## DÉCISION

**Article unique :** La saisine au fond enregistrée sous le numéro 11/0014 F est rejetée.

Délibéré sur le rapport oral de M. Antoine Errera, rapporteur, et l'intervention de Mme Carole Champalaune, rapporteure générale adjointe, par M. Patrick Spilliaert, vice-président, président de séance.

La secrétaire de séance,  
Caroline Orsel-Sébès

Le vice-président,  
Patrick Spilliaert

---

© Autorité de la concurrence