

## CONSEIL DE LA CONCURRENCE

**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 (formation plénière),

Vu la lettre enregistrée le 7 juillet 1997 sous le numéro A 224, par laquelle le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a saisi le Conseil de la concurrence d'une demande d'avis 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 ;

Vu l'ordonnance n° 86-1243 du 1<sup>er</sup> décembre 1986 modifiée, relative à la liberté des prix et de la concurrence, et notamment son titre V et le décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986 modifié, pris pour son application ;

Vu les observations présentées par la société MAAF Assurances, l'association DEKRA e.V et le commissaire du Gouvernement ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Les rapporteurs, le rapporteur général, le commissaire du Gouvernement, les représentants de la société MAAF Assurances et de l'association DEKRA e.V entendus ;

Adopte l'avis fondé sur les constatations (I) et les motifs (II) ci-après exposés :

### **I. - Constatations**

#### **A. - LES ENTREPRISES PARTIES À L'OPÉRATION**

##### **1. La société MAAF Assurances**

La société MAAF Assurances est une société mutuelle d'assurances. Son chiffre d'affaires s'est élevé à 11 milliards de francs en 1996. Elle occupe le troisième rang sur le marché français de l'assurance

automobile avec 7 % de ce marché, derrière l'UAP (20 %) et la MACIF (15 %). Les sociétés à caractère mutualiste ne pouvant être membres d'une société par actions simplifiée, la société MAAF Assurances intervient dans l'opération de concentration à travers sa filiale à 100 %, MAAF Assurances SA, société au capital de 700 000 000 F, dont le siège social est à Niort. MAAF Assurances, dans le cadre de son projet d'entreprise dénommé " Horizon 2005 ", considère la prévention et la sécurité routière comme facteurs essentiels de son développement. Dans cet esprit, elle a procédé en octobre 1996 à l'acquisition de l'ensemble des titres de la société Cecomut SA qui exerce une activité de gestionnaire du réseau de contrôle technique automobile sous l'enseigne Centre Auto Sécurité.

## **2. L'association Dekra e.V**

Fondée en 1925 à Berlin, l'association de droit allemand Dekra e.V (Deutscher Kraftfahrzeugüberwachungs-Verein e.V) a son siège à Stuttgart et rassemble environ 45 000 membres, pour la plupart des sociétés dotées de parcs de véhicules utilitaires. Dekra e.V s'est développée en Europe au cours des dix dernières années, avec des activités en France, en Italie, aux Pays-Bas et au Portugal. Dekra e.V assure, par l'intermédiaire de sa principale filiale, Dekra AG, 40 % des prestations de contrôle technique automobile en Allemagne. Les principaux secteurs d'activité du groupe sont en outre l'expertise, la formation technique, le règlement de sinistres ou la gestion de flottes de véhicules. Le chiffre d'affaires consolidé de Dekra e.V pour l'exercice 1996 s'élève à 1,46 milliard de DM (environ 4,9 milliards de F).

En France, Dekra e.V est présente sur le marché du contrôle technique automobile par l'intermédiaire de sa filiale Dekra-Veritas Automobile SA (DVA SA). Cette société, qui a réalisé en 1996 un chiffre d'affaires d'environ 160 millions de F, gère les réseaux de contrôle technique automobile Dekra et Veritas Auto.

A la date du présent avis, Dekra e.V détient 50,01 % du capital de Dekra-Veritas Automobile SA

### **B. - L'OPÉRATION**

MAAF Assurances SA et Dekra e.V ont constitué une société par actions simplifiée, détenue à parts égales par les deux groupes. Cette société, provisoirement dénommée Dema, a été enregistrée au Tribunal de commerce de Paris le 16 avril 1997.

La société Dema a acquis, le 11 juin 1997, 49,89 % du capital de Dekra-Veritas Automobile SA auprès du Bureau Veritas, de la Société Technique d'Exploitation de Chauffage du groupe Générale des Eaux, de la GMF, d'Azur Vie et des Assurances Mutuelles de France. A la même date, Dekra e.V a acquis auprès de ces mêmes entreprises 18,91 % du capital de Dekra-Veritas Automobile SA, portant sa participation de 31,1 % à 50,01 %.

MAAF Assurances SA, qui détient 99,9 % du capital de la société Cecomut, apportera prochainement la totalité de cette participation à la société Dema, Dekra e.V apportant pour sa part à cette société les

50,01 % qu'elle détient du capital de Dekra-Veritas Automobile SA Cette participation viendra s'ajouter aux 49,89 % actuellement détenus par la société Dema, conférant à cette société 99,9 % du capital de Dekra-Veritas Automobile SA

Les apports financiers respectifs de MAAF Assurances SA et Dekra e.V à la société Dema seront déterminés en tenant compte de la valeur des participations qu'ils auront par ailleurs apportées à cette société, ceci afin que chaque groupe conserve 50 % du capital de la nouvelle entreprise et un pourcentage identique des droits de vote.

Les parties sont convenues que le conseil de surveillance de la société Dema, qui sera composé de quatre personnes dont deux représentants de chaque groupe, sera présidé par M. Schmidt, directeur général de Dekra e.V et président directeur général de Dekra-Veritas Automobile SA, alors que la présidence de la société sera assurée par M. Roux, directeur général de MAAF Assurances.

## **C. - LE SECTEUR DU CONTRÔLE TECHNIQUE**

### **1. Le principe du contrôle technique des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers**

Le contrôle technique automobile s'inscrit en France dans la perspective d'une amélioration de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et de la " moralisation " des transactions liées à l'automobile. Cette activité est régie par la directive communautaire 77/143/CEE du 29 décembre 1976, modifiée en dernier lieu par la directive 96/96/CEE. Il s'agit d'une vérification normalisée, effectuée de manière essentiellement visuelle et sans démontage, d'un certain nombre d'éléments et organes des véhicules, considérés comme fondamentaux pour la sécurité.

L'article 23 de la loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 sur la sécurité routière détermine le cadre juridique de l'organisation du contrôle technique des véhicules. Ces dispositions prévoient notamment que :

- le contrôle technique est effectué par des contrôleurs agréés par l'Etat, l'agrément étant délivré soit à des contrôleurs indépendants, soit à des contrôleurs organisés en réseaux d'importance nationale, sous réserve que lesdits contrôleurs n'aient fait l'objet d'aucune condamnation inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ;
- les fonctions de contrôleur ainsi que les autres fonctions exercées dans les réseaux sont :  
" *exclusives de toute autre activité exercée dans la réparation ou le commerce automobile* " ;
- " les frais de contrôle sont à la charge du propriétaire du véhicule " .

Deux décrets d'application en date du 15 avril 1991 sont parus au Journal officiel du 17 avril 1991. Le premier (n° 89-469) organise le contrôle technique et introduit dans la partie réglementaire du code de la route une série d'articles (R 113-2, R 117-1 à R 122 et R 280-1) entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1992. Le second (n° 91-370 ) régit le contrôle technique des voitures particulières et utilitaires légers et a pour objet l'organisation et l'agrément des organes de contrôle, à savoir les contrôleurs, les installations

de contrôle et les réseaux. Avec ces textes, la France a réalisé un pas vers l'harmonisation européenne des normes de sécurité routière.

## 2. L'organisation des visites techniques

Les articles R 117-1 à R 122 du code de la route, regroupés sous le titre " *Visites techniques des véhicules* ", définissent le champ d'application des contrôles techniques, dont sont seulement exclus les véhicules de collection ou immatriculés dans les séries diplomatiques ou assimilées, et dans les séries spéciales FFA (Forces françaises en Allemagne) et FFZ (Forces françaises stationnées à Berlin). Les poids lourds font l'objet d'une procédure spécifique, sous la forme d'un agrément préfectoral et d'un contrôle technique réalisé par les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE).

L'article R. 119-1 du code de la route définit la périodicité des contrôles techniques des voitures particulières, ainsi que des véhicules dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes. Il dispose que ces voitures particulières et ces véhicules utilitaires légers doivent faire l'objet d'une visite technique initiale dans les six mois précédant l'expiration d'un délai de quatre ans à compter de leur première mise en circulation (le délai était initialement de cinq ans pour les voitures particulières). L'article R 120 précise ensuite la périodicité des visites postérieures qui doivent être renouvelées tous les deux ans (le délai était initialement de trois ans pour les voitures particulières). Ces deux articles R 119-1 et R 120 définissent la règle dite du " 4-2-2 ". En outre, ces véhicules sont aussi soumis, avant tout changement de propriétaire, à une visite technique.

Les véhicules utilisés pour les transports sanitaires terrestres, les taxis, les véhicules écoles et les véhicules utilisés dans le cadre de l'exploitation des entreprises de remise ou de tourisme restent soumis à une réglementation spécifique et sont donc exclus du champ d'application de l'article R 119-1 du code de la route.

L'arrêté du 18 juin 1991 modifié prévoit les modalités et le contenu de la visite technique. Les 96 points élémentaires de contrôle sont énumérés en annexe 1 de l'arrêté précité. La constatation de défauts sur 55 points nécessite une réparation obligatoire. Un nouveau contrôle au cours d'une contre-visite effectuée dans un délai maximum de deux mois après la première visite permet de s'assurer que les réparations obligatoires ont bien été effectuées. Les points soumis à contre-visite sont essentiellement les défauts affectant gravement la sécurité, à savoir les fonctions " freinage ", " roues-pneumatiques ", " éclairage-signalisation ", " châssis ", " suspension-essieux ", " direction ", " carrosserie " et " équipements ". Le taux de prescription de contre-visites s'est élevé à 28,3 % en 1996.

L'activité de contrôle technique est fortement cyclique et très dépendante des mesures réglementaires. Selon l'Organisme technique central (OTC) [\(1\)](#), 10,3 millions de contrôles, dont 8,5 millions de visites initiales et 1,8 million de contre-visites, ont été réalisés en 1996. Ces résultats voisins de ceux de 1994 (10,5 millions) traduisent une diminution de 17 % du nombre de contrôles par rapport à 1995 (12,8 millions), année de transition où avaient été contrôlées à la fois les voitures mises en circulation

depuis quatre ans et celles mises en circulation depuis cinq ans.

L'OTC prévoit un regain d'activité exceptionnel pour l'année 1998, compte tenu de l'application arithmétique de la règle dite du " 4-2-2 " qui prendra alors son plein effet : 15 millions de contrôles sont attendus cette année(2). L'année 1999 consacrera le retour à un rythme de 12 millions de contrôles par an.

Enfin, en application de l'arrêté du 22 janvier 1997 créant une zone de protection spéciale contre les pollutions atmosphériques en Ile-de-France, l'arrêté du ministre de l'équipement du 7 mai 1997 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 a institué une visite technique dite " complémentaire " annuelle portant exclusivement sur les contrôles antipollution. Un regain d'activité est attendu de ce chef en Ile-de-France à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998.

### 3. L'organisation du contrôle technique

L'article 1<sup>er</sup> du décret n° 91-370 du 15 avril 1991 dispose que la visite technique des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers ne peut être effectuée que par des **contrôleurs agréés** dans des **centres de contrôle agréés** ; ces centres de contrôle peuvent être rattachés à un réseau de contrôle ou bien être indépendants.

Le pouvoir de contrôler la qualité des contrôles techniques a été dévolu à des **réseaux agréés**, dont la constitution a été vivement encouragée par les pouvoirs publics. Ces réseaux sont responsables devant l'autorité publique de l'activité des centres qui leur sont rattachés.

Les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (les DRIRE) constituent l'échelon le plus élevé de contrôle sur les centres et les réseaux. L'article 30 de l'arrêté du ministre de l'équipement du 18 juin 1991 dispose en effet que : " *le contrôle de la qualité du fonctionnement des réseaux et des installations de contrôle est assuré par les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, agissant pour le compte du ministre chargé des transports, sous l'autorité des préfets* ". Ces contrôles, approfondis ou ponctuels, sont renforcés pour les centres indépendants qui ne disposent pas de l'assistance juridique et de l'encadrement d'un réseau national.

Le Centre national de réception des véhicules, attaché à la DRIRE Ile-de-France et mis à la disposition de la Délégation à la sécurité routière, constitue l'échelon centralisateur du contrôle et assure le pilotage de l'OTC.

#### a) Les contrôleurs :

Le contrôle technique est effectué par des contrôleurs agréés par le préfet du département du lieu d'implantation du centre de contrôle auquel ils sont rattachés, sur justificatif de leur qualification. Celle-ci est fondée sur deux critères : leur expérience professionnelle dans le contrôle technique ou la réparation automobile et une formation spécifique de qualification au contrôle technique. Le métier de contrôleur

est exclusif de toute activité professionnelle relevant du commerce et de la réparation automobile. Il peut être exercé à titre indépendant ou à titre de salarié.

L'article premier du décret d'application n° 91-370 du 15 avril 1991 dispose que les contrôleurs agréés exercent leurs fonctions dans le cadre de centres de contrôle rattachés à un réseau de contrôle ou dans le cadre de centres de contrôle non rattachés.

b) Les installations de contrôle :

Il existe deux types d'installations de contrôle : les centres de contrôle et les installations auxiliaires.

Les centres de contrôle font l'objet, en vertu de l'article 4 du décret du 15 avril 1991, d'un agrément délivré par le préfet du département du lieu d'implantation du centre de contrôle, au vu d'un dossier comprenant la demande d'agrément et un cahier des charges décrivant l'organisation et les moyens techniques mis en place. L'article 5 du même décret dispose que : "*l'activité des centres de contrôle doit s'exercer dans des locaux spécifiques n'abritant aucune activité de réparation ou de commerce automobile*".

Les installations auxiliaires sont régies par l'article 5 du décret du 15 avril 1991 qui prévoit que les activités de contrôle peuvent aussi être exceptionnellement exercées dans le cadre d' "*installations auxiliaires situées dans des locaux abritant des activités de réparation ou de commerce automobile*", sur agrément du préfet et ce, afin d'assurer une meilleure couverture géographique ou de répondre aux besoins des usagers. Dans ce cas, une convention de mise à disposition à titre onéreux est passée entre le réseau et l'exploitant de ces installations.

Les centres de contrôle représentent en 1996 environ 82 % des installations de contrôle, les installations auxiliaires 18 %.

Les centres de contrôle peuvent être soit rattachés à un réseau, soit indépendants. En pratique, près de 98 % de ces établissements sont affiliés à un réseau.

Les centres de contrôle doivent être équipés des matériels nécessaires à l'exercice de leur activité, dont l'arrêté modifié du 18 juin 1991 fixe la liste.

Au total, l'ouverture d'un centre implique un investissement initial en matériel de l'ordre de 350 000 à 500 000 F.

La progression du nombre de centres a été importante en 1992 et 1993, puis s'est ralentie depuis pour atteindre le chiffre de 3 564 centres agréés à la fin de l'année 1996. Elle est toutefois supérieure à la progression de l'activité de contrôle technique, aucun numerus clausus n'ayant été instauré par les pouvoirs publics, malgré les demandes de certains professionnels. 245 nouveaux centres ont été agréés en 1996 (soit une progression nette de plus de 6 % par rapport à l'année 1995) [\(3\)](#). L'offre de contrôle

technique est supérieure à la demande selon le ministère chargé des transports, les centres travaillant à 50 % de leur capacité. Le potentiel installé, avec environ 4 500 chaînes de contrôle, permettrait la réalisation de 25 millions de contrôles par an, chiffre à comparer au nombre de contrôles effectivement pratiqués, de l'ordre de 12 millions par an.

Les tarifs des visites et contre-visites sont librement fixés par les centres, la publicité relative aux prix devant être clairement portée à la connaissance du public.

Les installations de contrôle peuvent pratiquer, à la demande des usagers, un certain nombre de prestations en dehors du champ d'application des textes sur le contrôle technique obligatoire. Il s'agit de contrôles dits " volontaires " (sans remise du rapport réglementaire).

c) Les réseaux de contrôle :

En vertu de l'article 7 du décret n° 91-370 du 15 avril 1991, " les centres de contrôle peuvent être regroupés en réseau d'importance nationale. Ces réseaux, dotés de la personnalité morale, sont agréés par le ministre chargé des transports au vu d'un dossier comprenant la demande d'agrément et un cahier des charges ". Le cahier des charges expose l'organisation envisagée et le règlement intérieur du réseau. Ces réseaux sont des personnes morales qui peuvent exploiter directement certains centres de contrôle mais qui sont, dans la presque totalité des cas, liées par contrats de franchise aux centres de contrôle technique qui leur sont rattachés. Ils exploitent aussi des installations auxiliaires.

" Pour être agréé, un réseau doit comporter des centres de contrôle dans au moins quatre-vingt-dix départements, et n'exercer aucune autre activité que celle de contrôle technique ".

Les réseaux ont pour mission de veiller au bon fonctionnement des installations qu'ils regroupent. L'article 8 du décret du 15 avril 1991 définit leur rôle : s'assurer en permanence de la bonne exécution des visites techniques, grâce à des audits des centres de contrôle et grâce à l'exploitation des données des contrôles effectués par les centres affiliés. En vertu de l'annexe 6 de l'arrêté modifié du 18 juin 1991, ils sont responsables, devant le ministre des transports, des activités de contrôle effectuées au sein des installations de contrôle qui leur sont rattachées, ainsi que de l'ensemble des personnels du réseau.

A ce titre, ils ont notamment pour mission :

- de surveiller et d'attester de la conformité technique des installations à la réglementation en vigueur ;
- d'organiser et de surveiller la formation et la qualification des contrôleurs qui leur sont rattachés ;
- d'établir et tenir à jour les procédures d'entretien et de maintenance du matériel ;
- de transmettre à l'organisme technique central les données relatives aux visites techniques transmises par les installations de contrôle qui leur sont rattachées ;
- de collecter les redevances à verser aux DRIRE [\(4\)](#) et à l'OTC [\(5\)](#) dont le montant est réglementairement fixé.

Les réseaux sont également chargés de référencer le matériel utilisé par les centres qui leur sont affiliés. Chaque réseau définit ses propres critères de référencement, fondés sur les caractéristiques techniques des matériels, sur les conditions de services après-vente proposées et sur la stabilité de la structure commerciale du fabricant.

Parallèlement et en liaison avec leurs activités de " contrôle des centres de contrôle " exercées pour le compte de l'Etat, les réseaux ont développé un certain nombre de services à destination des centres affiliés. Ces services consistent notamment dans le droit d'utiliser la marque du réseau, la garantie d'une exclusivité territoriale sur une zone de chalandise, la transmission d'un savoir-faire, l'assistance technique, juridique ou téléphonique ou la réalisation d'analyses de marchés.

Les gestionnaires de réseaux se rémunèrent, pour la totalité des prestations délivrées à leurs centres affiliés, par la perception d'une redevance sur chaque visite et contre-visite effectuée par les centres. Le montant de ces redevances varie de 12,90 F HT à 17 F HT, suivant les réseaux.

Les services proposés aux centres affiliés par les réseaux et le montant des redevances sont déterminés dans les " accords d'affiliation " ou " contrats de partenariat " conclus entre les parties, qui définissent leurs droits et devoirs réciproques.

Six gestionnaires de réseaux ont été agréés, pour une période de 10 ans renouvelable, par décision du ministre chargé des transports en date du 10 décembre 1992. A la suite du regroupement des réseaux Dekra et Veritas Auto intervenu en 1995, il ne reste plus que les cinq gestionnaires suivants :

- le Centre de contrôle technique des sociétés d'assurance à caractère mutuel (Cecomut), gérant l'enseigne Centre Auto Sécurité ;
- Dekra-Veritas Automobile SA, gérant les réseaux Dekra et Veritas Auto, agréés séparément ;
- l'Association française des centres de contrôle technique automobile (AFCCTA Autovision), gérant l'enseigne Autovision ;
- la Société européenne de contrôle technique automobile (SECTA Autosur), gérant l'enseigne Autosur ;
- la SA Securitest, gérant l'enseigne du même nom.

Parmi ces cinq gestionnaires de réseaux, trois ont une organisation, une taille et une structure d'actionnariat similaire : Autosur, Centre Auto Sécurité et Securitest. En effet, leurs principaux actionnaires sont des sociétés d'assurance :

- les principales compagnies d'assurance pour Autosur (UAP, AXA, AGF, GROUPAMA et Abeille) ;
- jusqu'en 1996, la quasi-totalité des mutuelles d'assurance pour Centre Auto Sécurité (avant la reprise par la MAAF) ;
- les Mutuelles du Mans pour Securitest.

Le réseau Autovision dépend d'une association type 1901, " l'Association française de centres de contrôle technique automobile " (AFCCTA), regroupant des centres indépendants.

Outre leur activité de gestionnaire de réseau, les sociétés Dekra-Veritas Automobile SA et SECTA Autosur exploitent des centres en propre.

La composition de chacun des réseaux pouvait être ainsi décrite au 31 décembre 1995 :

	centres spécialisés	installations auxiliaires
Autovision	391	36
Securitest	504	12
Secta Autosur	520 <a href="#">(6)</a>	2
Centre Auto Sécurité	528	34
Dekra-Veritas	724 <a href="#">(7)</a>	528
Indépendants non rattachés	61	

Au 31 décembre 1996, tous réseaux confondus, on comptait 2 956 centres spécialisés et 608 installations auxiliaires.

La composition des réseaux au 31 juillet 1997 (source OTC) est la suivante :

	centres spécialisés	installations auxiliaires
Autovision	534	32
Securitest	598	13
Secta Autosur	566 <a href="#">(8)</a>	1
Centre Auto Sécurité	530	32
Dekra-Veritas	768 <a href="#">(9)</a>	516
Indépendants non rattachés	92	

La société Dekra-Veritas Automobile regroupe la grande majorité des installations auxiliaires. Au cours du premier semestre 1996, cette société a négocié avec Peugeot, Renault et Citroën un accord-cadre renouvelant l'exploitation par le réseau Veritas d'installations auxiliaires logées chez les concessionnaires de ces trois constructeurs automobiles, le réseau Dekra exploitant pour sa part des installations auxiliaires logées chez les concessionnaires VAG, Fiat et Ford.

La société Cecomut, qui exploite le réseau Centre-Auto-Sécurité, regroupe également des installations auxiliaires. Toutefois, contrairement aux installations auxiliaires de la société Dekra-Veritas Automobile,

ces établissements ne sont pas exploités directement par la société Cecomut mais par des exploitants affiliés.

## **II - Sur la base des constatations qui précèdent, le Conseil.**

### **Sur la nature de l'opération,**

Considérant qu'aux termes de l'article 39 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 : " La concentration résulte de tout acte, quelle qu'en soit la forme, qui emporte transfert de propriété ou de jouissance sur tout ou partie des biens, droits et obligations d'une entreprise ou qui a pour objet, ou pour effet, de permettre à une entreprise ou à un groupe d'entreprises d'exercer, directement ou indirectement, sur une ou plusieurs entreprises une influence déterminante " ;

Considérant que les sociétés Dekra e.V et MAAF Assurances SA sont convenues le 21 décembre 1996 d'apporter leurs participations respectives dans Dekra-Veritas Automobile SA et Cecomut SA à la société Dema, société constituée à cet effet ; que cette dernière société sera contrôlée conjointement par les deux groupes ; qu'en conséquence, elle doit être regardée comme une entreprise commune ;

Considérant que la création d'une entreprise commune peut, selon les cas, être le moyen d'une simple entente entre les entreprises l'ayant constitué ou revêtir le caractère d'une véritable concentration structurelle du marché, comme le Conseil l'a déjà constaté dans ses avis n° 88-A-09 du 26 avril 1988, n° 90-A-11 du 10 juillet 1990 et n° 94-A-18 du 17 mai 1994 ; que, pour que la création d'une entreprise commune constitue une concentration au sens des dispositions de l'article 39 de l'ordonnance, il est nécessaire que cette entreprise assure toutes les fonctions d'une entreprise autonome d'une manière durable et que sa création n'ait pas pour objet et ne puisse avoir pour effet une coordination sur les marchés pertinents du comportement des sociétés mères entre elles ou de l'une d'entre elles avec la filiale commune ;

Considérant que la société Dema, qui se verra confier le contrôle des sociétés Dekra-Veritas Automobile SA et Cecomut SA, détiendra ainsi tous les moyens matériels, logistiques et commerciaux nécessaires à l'exercice des activités de ces entreprises ; qu'ainsi, la convention conclue entre Dekra e.V et MAAF Assurances SA prévoit notamment que le groupe Dekra mettra gracieusement à la disposition de l'entreprise commune la marque internationale Dekra dont il est propriétaire ; qu'il en résulte que la société Dema assurera d'une manière durable toutes les fonctions d'une entreprise autonome ;

Considérant par ailleurs, que les activités du groupe MAAF dans le secteur du contrôle technique automobile, de même que celles exercées en France par le groupe Dekra dans le même secteur, seront transférées à l'entreprise commune ; que le retrait des sociétés Dekra e.V et MAAF Assurances SA du ou des marchés concernés aura pour effet d'écartier tout risque de coordination de comportement entre ces sociétés sur le ou lesdits marchés, de même qu'entre l'une de ces sociétés et la filiale commune ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que l'opération soumise au Conseil constitue une

concentration au sens de l'article 39 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 ;

### **Sur les seuils et les marchés de référence,**

Considérant que les sociétés Dekra e.V et MAAF Assurances SA, par l'intermédiaire de leurs filiales respectives Dekra-Veritas Automobile SA et Cecomut SA, interviennent toutes deux dans le secteur du contrôle technique automobile ; que ce secteur comprend deux catégories d'intervenants, à savoir, d'une part, les contrôleurs, et d'autre part, les gestionnaires de réseaux de contrôle ;

Considérant que la fonction des contrôleurs consiste à vérifier, pour le compte des automobilistes, l'état et le bon fonctionnement des organes de sécurité des véhicules ; que pour sa part, la fonction des gestionnaires de réseaux consiste à s'assurer de la bonne exécution des visites techniques effectuées par les contrôleurs, à transmettre à l'Organisme technique central les données relatives à ces visites et à collecter les redevances destinées à ce même organisme ainsi qu'aux directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement ; que, parallèlement à ces prestations, les gestionnaires de réseaux assurent divers services à destination des centres de contrôle tels que la mise à disposition de la marque du réseau, la promotion de ladite marque, l'assistance technique ou juridique ;

Considérant en conséquence, que le secteur du contrôle technique comprend deux marchés distincts : celui du contrôle technique automobile et celui des prestations destinées aux centres de contrôle ;

Considérant qu'aux termes de l'article 38 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986, une opération de concentration ne peut être soumise à l'avis du Conseil que : "*Lorsque les entreprises qui sont parties à l'acte ou qui en sont l'objet ou qui leur sont économiquement liées ont soit réalisé ensemble plus de 25 % des ventes, achats ou autres transactions sur un marché national de biens, produits ou services substituables ou sur une partie substantielle d'un tel marché, soit totalisé un chiffre d'affaires hors taxes de plus de sept milliards de francs, à condition que deux au moins des entreprises parties à la concentration aient réalisé un chiffre d'affaires d'au moins deux milliards de francs*" ;

Considérant que, contrairement à la société Cecomut, la société Dekra-Veritas Automobile est présente à la fois sur le marché des prestations destinées aux centres de contrôle et sur celui du contrôle technique automobile ; qu'outre son activité de gestionnaire de réseaux, cette société exploite en effet 52 centres spécialisés et 516 installations auxiliaires ; que la part de la société Dekra-Veritas Automobile sur le marché du contrôle technique automobile se détermine sur la base du nombre de visites et contre-visites effectuées par les établissements qu'elle exploite ; que la part des sociétés Dekra-Veritas Automobile et Cecomut sur le marché des prestations destinées aux centres de contrôle se détermine sur la base du nombre de visites et contre-visites effectuées par les établissements qui leur sont rattachés, la rémunération desdites sociétés en tant que gestionnaires de réseaux provenant pour l'essentiel des redevances perçues auprès des centres pour chaque visite et contre-visite ;

Considérant que les centres de contrôle exploités par la société Dekra-Veritas automobile ont réalisé, en 1996, 4,14 % des visites et contre-visites recensées par l'Organisme technique central ; que le seuil en

valeur relative fixé par les dispositions de l'article 38 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 n'est donc pas atteint sur ce premier marché ;

Considérant que les centres de contrôle rattachés aux réseaux Dekra et Veritas Auto ont réalisé en 1996 27,70 % des visites et contre-visites recensées par l'organisme précité ; que les centres de contrôle rattachés au réseau Centre Auto Sécurité ont réalisé au cours du même exercice 19,60 % desdites visites et contre-visites ; qu'ainsi, la part du nouvel ensemble sur le marché des prestations destinées aux centres de contrôle peut être estimée à 47,30 % ; qu'en conséquence, le seuil en valeur relative fixé par les dispositions de l'article 38 susvisé est atteint sur ce dernier marché ;

### **Sur les effets de l'opération sur la concurrence,**

*En ce qui concerne le marché des prestations destinées aux centres de contrôle :*

Considérant qu'en vertu de l'article 7 du décret n° 91-370 du 15 avril 1991, les réseaux de contrôle doivent, pour être agréés, comporter des centres implantés dans au moins 90 départements ; que la réglementation relative au contrôle technique automobile n'étant pas harmonisée au plan communautaire, les agréments délivrés aux réseaux ne valent que pour la France ; qu'en conséquence, le marché géographique de référence est le territoire national ;

Considérant qu'il existe actuellement six réseaux de contrôle technique automobile sur le territoire national dont deux, les réseaux Dekra et Veritas Auto, sont déjà rattachés à un même groupe ; que l'opération soumise à l'examen du Conseil conduira donc à regrouper au sein d'un même ensemble trois des six réseaux existants ; qu'en effet, bien que les sociétés notifiantes aient déclaré que les réseaux Dekra, Veritas Auto et Centre Auto Sécurité " resteront des réseaux concurrents ", ceux-ci seront désormais placés sous le contrôle d'une même entreprise ; que dès lors, ils doivent être regardés comme appartenant à une seule et même entité ;

Considérant que la part de marché cumulée de ces trois réseaux s'élève à 47,30 % ; que le réseau Autosur de la Société européenne de contrôle technique automobile, le réseau Securitest de la société du même nom et le réseau Autovision de l'Association française des centres de contrôle technique automobile représentent respectivement 18,60 %, 15,50 % et 14,70 % du marché, le solde (1,90 %) étant détenu par les centres indépendants ; qu'avec une part de marché 2,5 fois supérieure à celle du second intervenant et quasi équivalente à celle de ses trois concurrents réunis, le nouvel ensemble détiendra une position prééminente sur ce marché ;

Considérant en outre, que cette position ne paraît pas susceptible d'être remise en cause par l'arrivée d'un nouvel intervenant compte tenu, d'une part, de l'obligation faite aux réseaux de comporter des centres implantés dans au moins 90 départements, et d'autre part, du caractère non extensible de la demande de contrôle technique ; qu'en effet, 12 millions de vérifications techniques sont attendues en année pleine après 1998 ; que, selon les gestionnaires de réseaux entendus au cours de l'instruction, le nombre de ces vérifications suffira tout au plus à assurer la rentabilité des six réseaux existants ;

Considérant que, selon lesdits gestionnaires de réseaux, les exploitants de centres qui cherchent à s'affilier à un réseau sont plus sensibles au montant de la redevance qu'ils devront acquitter auprès de ce dernier et aux services qui leur seront proposés en contrepartie qu'à la part de marché de ce réseau ou de son groupe d'appartenance ; qu'ainsi, plusieurs exploitants de centres auraient quitté récemment le réseau Dekra pour rejoindre des réseaux concurrents, ces exploitants ne voulant pas supporter le supplément de redevance appliqué par ledit réseau pour financer son actuelle campagne publicitaire télévisuelle ; que, selon ces mêmes professionnels, le nouvel ensemble pourra difficilement augmenter ses tarifs sans prendre le risque de perdre une partie de ses affiliés ; qu'en conséquence, la forte position de ce groupe ne saurait lui permettre de s'abstraire de la concurrence ;

Considérant que le regroupement des réseaux Dekra, Veritas Auto et Centre Auto Sécurité au sein d'un même ensemble peut notamment permettre au nouveau groupe de réduire certaines charges d'exploitation et, par voie de conséquence, d'améliorer sa compétitivité par rapport à ses concurrents ; que, dans sa lettre de saisine, le ministre précise que : " *Sur un marché où les prestations offertes aux centres de contrôle sont relativement standards, les synergies escomptées grâce à l'opération pourraient permettre à la nouvelle entité de pratiquer des tarifs favorisant la captation de centres affiliés à d'autres réseaux* " ; que les ressources ainsi dégagées pourraient être affectées à la baisse des redevances mais également, comme le soutiennent les sociétés notifiantes, à l'amélioration des services offerts aux centres ; qu'il convient donc de rechercher si une baisse des redevances ou une amélioration des services offerts, au-delà de l'intérêt qu'elles peuvent présenter pour les centres affiliés aux réseaux du nouveau groupe, ne seraient pas de nature à susciter l'adhésion de centres affiliés aux réseaux concurrents, ce qui ne pourrait que renforcer la position prééminente du nouvel ensemble ; que ces établissements pourraient d'autant plus aisément changer de réseau que les contrats d'affiliation sont généralement conclus pour une durée de trois à cinq ans ; que de nombreux contrats arrivent régulièrement à échéance ;

Considérant en premier lieu, que les sociétés concernées précisent que cette opération leur permettra de développer des " *synergies opérationnelles dans leurs services centraux* " ; qu'au total, les économies attendues s'élèveraient au minimum à 4,8 millions de francs, dont 3,5 millions à moyen terme et 1,3 million à long terme ;

Considérant que les sociétés Dekra-Veritas Automobile et Cecomut ont enregistré en 1996 des pertes d'exploitation et que, selon les représentants de la société MAAF Assurances et de l'association Dekra e.V entendus en séance, les résultats desdites sociétés devraient demeurer déficitaires en 1997 ; qu'il n'est donc pas exclu que le nouvel ensemble affecte une partie des économies précitées au retour à l'équilibre de ces sociétés ;

Considérant que si le nouvel ensemble souhaitait néanmoins affecter la totalité de ces économies à la baisse des redevances, il ne pourrait, sans altérer ses résultats, réduire le prix de ces redevances d'un montant supérieur au total de ces économies divisé par le nombre de visites effectuées annuellement par les trois réseaux ; que si l'on prend en compte, d'une part, le montant des économies attendues à moyen terme, soit 3,5 millions de francs, et d'autre part, le nombre de visites effectuées en 1996 par lesdits réseaux, soit 4 011 307 visites, la réduction moyenne par visite serait de 0,87 F HT ;

Considérant que les redevances actuellement pratiquées par Dekra et Centre Auto Sécurité sont respectivement de 17 F HT et 13,50 F HT par visite, celle de Veritas étant déterminée en pourcentage du chiffre d'affaires réalisé par les centres ; qu'aux redevances appliquées par les réseaux Dekra et Veritas s'ajoute un supplément de 6 F HT perçu depuis 1996 par ces réseaux pour financer leur actuelle campagne publicitaire télévisuelle ; que cette contribution est prévue pour une durée de trois ans ;

Considérant que si le nouveau groupe baissait uniformément de 0,87 F HT les redevances de Dekra et de Centre Auto Sécurité, celle de Dekra s'élèverait, hors contribution pour campagne publicitaire, à 16,13 F HT, et celle de Centre Auto Sécurité à 12,63 F HT ; que la redevance de Dekra resterait supérieure à celles des réseaux Autosur (15 F HT), Securitest (13 F HT) et Autovision (12,90 F HT) ; que la redevance de Centre Auto Sécurité serait inférieure à celles de ces trois réseaux, l'écart étant de 2,37 F HT par rapport à Autosur mais seulement de 0,37 F HT par rapport à Securitest et de 0,27 F HT par rapport à Autovision ; que la redevance de Veritas n'étant pas appliquée forfaitairement par visite, le même calcul ne peut être opéré pour cette dernière ; que, selon les exploitants de réseaux entendus au cours de l'instruction, cette redevance, hors contribution pour campagne publicitaire, se situerait de fait entre celles de Dekra et Centre Auto Sécurité ;

Considérant que si ce même groupe décidait de réaffecter les 3,5 millions précités à la baisse de la redevance la plus élevée, à savoir celle de Dekra, ces économies seraient alors réparties, non plus sur 4 011 307 visites, mais sur les 1 334 257 visites effectuées par le réseau Dekra ; que la redevance dudit réseau se trouverait réduite de 2,62 F HT, passant de 17 F HT à 14,38 F HT , hors contribution pour campagne publicitaire, demeurant supérieure aux redevances d'Autovision et Securitest ;

Considérant en conséquence, qu'une baisse des redevances résultant des seules économies précitées n'apparaît pas de nature à favoriser la captation de centres affiliés à d'autres réseaux ;

Considérant en second lieu, que la société MAAF Assurances et l'association Dekra e.V soutiennent que : " l'opération de concentration ne pourrait avoir comme effet de réduire les prix des redevances mais d'améliorer la qualité des services et de les élargir de telle sorte à répondre à des besoins très différents parmi les affiliés, en fonction de leur taille, de leur degré de sophistication, etc " ; que ces services pourraient notamment être améliorés dans le domaine de la publicité et de la mercatique par la mise à disposition " de conseils et d'outils promotionnels (organisation de mailings de relance, supports publicitaires...) " , dans le domaine de la gestion par le développement d'outils informatiques permettant aux centres " de se comparer à des moyennes au niveau des réseaux et aux meilleurs du groupe " et, en ce qui concerne l'emplacement des centres, par la " possibilité d'étudier de façon méticuleuse les conditions locales grâce à des outils idoines, tels le " géomarketing " , pour aider un affilié à prendre la décision de changer d'emplacement ou d'ouvrir un centre supplémentaire " ; que lesdites sociétés précisent par ailleurs que : " des meilleures conditions de paiement, de maintenance, de service après-vente, de délai d'intervention, etc... peuvent être négociées auprès des distributeurs de fournisseurs de matériel " ; qu'en ce qui concerne le financement de ces matériels, " des solutions de crédit-bail peuvent aussi être envisagées " ;

Considérant que la plupart de ces services ne constitueraient qu'une amélioration de prestations déjà rendues par les réseaux Dekra, Veritas Auto et Centre Auto Sécurité ; que ces prestations ont pour principal objet de faciliter l'activité des exploitants de centres tout en améliorant le fonctionnement desdits réseaux ; que les réseaux concurrents offrent également des services de même nature à leurs centres affiliés ; qu'à elle seule, l'amélioration de tels services n'apparaît pas de nature à susciter l'adhésion de centres actuellement affiliés aux réseaux concurrents ;

Considérant que la présente opération, loin de susciter l'adhésion de centres affiliés aux réseaux concurrents, pourrait au contraire inciter certains établissements affiliés aux trois réseaux concernés à quitter ces derniers ; qu'en effet, selon les gestionnaires de réseaux concurrents entendus au cours de l'instruction, la société Dekra-Veritas Automobile, qui gère deux réseaux, se trouve déjà confrontée aux difficultés liées à la présence de centres Dekra et Veritas Auto dans les mêmes zones géographiques, les exploitants de ces centres n'ignorant pas que ces deux réseaux appartiennent à un même groupe ; que ces difficultés ne pourront que se trouver accentuées par le rapprochement des réseaux Dekra et Veritas Auto avec le réseau Centre Auto Sécurité ;

Considérant qu'en tout état de cause une baisse des redevances ou une amélioration des services offerts aux centres, si elle avait pour effet de réduire le prix des contrôles techniques pour l'automobiliste ou d'améliorer la qualité de ces prestations, constituerait une contribution au progrès économique au sens de l'article 41 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 ;

### ***En ce qui concerne le marché du contrôle technique automobile :***

Considérant que 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 ; qu'en conséquence, le marché du contrôle technique est un marché local ; que 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 ;

Considérant qu'au sein de chaque zone, les prix varient peu d'un centre à l'autre ; qu'ainsi, les écarts observés sont d'environ 10 F sur un prix moyen TTC de 250 F en zone rurale, de 10 à 15 F sur un prix moyen TTC de 350 F dans les grandes agglomérations et d'environ 20 F sur un prix moyen TTC de 415 F à Paris ;

Considérant que parmi les entreprises parties à l'opération, seule la société Dekra-Veritas Automobile est présente sur le marché du contrôle technique automobile, avec 4,14 % dudit marché ; que, sur ce point, la concentration projetée ne saurait donc modifier la situation existante ;

Considérant que, à la suite de cette opération, des centres de contrôle qui étaient jusqu'à présent affiliés à des réseaux relevant de groupes distincts vont se trouver indirectement rattachés à un même groupe ; que cet élément peut comporter un risque de coordination de comportement entre ces établissements ; que le nouvel ensemble pourrait notamment être tenté de coordonner la politique tarifaire de centres affiliés à

ses trois réseaux dans l'hypothèse où ceux-ci se livreraient localement à une trop vive concurrence ;

Mais considérant que ces établissements sont, dans la plupart des cas, confrontés à la concurrence directe de centres affiliés à d'autres réseaux, ce qui tend à réduire l'intérêt d'une telle pratique ; qu'en tout état de cause, celle-ci relèverait d'autres dispositions que celles du titre V de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 ;

### ***En ce qui concerne les effets de l'opération à l'égard des fournisseurs de matériels :***

Considérant que, dans sa lettre de saisine du Conseil, le ministre précise que : " La réglementation française prévoit que le matériel destiné aux installations de contrôle doit préalablement faire l'objet d'un référencement technique par les réseaux, même si les centres de contrôle peuvent acquérir leur matériel directement auprès des fournisseurs de leur choix. Les réseaux Dekra et Veritas Auto disposent d'une centrale d'achat (Omnium Automobile) effectuant un référencement technique et commercial commun, laquelle sera maintenue dans la nouvelle structure... " ; que le ministre, se référant à la plainte déposée par un fournisseur de matériel s'étant vu opposer un refus de référencement par la plupart des réseaux, précise par ailleurs que : " Se pose le problème de l'amélioration du pouvoir de négociation de cette centrale sur un marché de fournitures en réduction ces dernières années " ;

Considérant qu'il convient de distinguer les fonctions de référencement et celles d'achat ; que ces fonctions, outre qu'elles n'ont pas le même objet, ne sont pas nécessairement liées ;

Considérant que l'article 9 de l'arrêté du 10 octobre 1996 dispose que : " Dans le cas de centres rattachés, les matériels mécaniques et informatiques listés ci-après doivent avoir fait l'objet d'un référencement auprès du réseau de rattachement " ; que cette disposition a pour objet de confier aux réseaux, qui ont notamment pour mission d'assurer le bon fonctionnement des centres de contrôle, le soin de sélectionner les matériels ; que cette sélection ne s'opère pas seulement sur des critères de qualité intrinsèque, mais également sur la base des garanties présentées par les fournisseurs en termes de suivi des matériels et de délai d'intervention ; que ce référencement ne vise pas les conditions commerciales telles que les prix ou les délais de livraison des matériels ; que l'arrêté précité ne prévoit aucune sanction à l'égard des centres qui se dotent en matériels non référencés ; qu'il en est de même des actuels contrats d'affiliation ;

Considérant que la société Omnium Automobile, filiale à 100 % de Dekra-Veritas Automobile, n'intervient pas dans le référencement des matériels, celui-ci étant effectué par les responsables techniques des réseaux Dekra et Veritas Auto ; que cette société, qui a réalisé en 1996 un chiffre d'affaires HT de 10,837 millions de francs, se borne à proposer aux centres affiliés aux réseaux Dekra et Veritas Auto des conditions préférentielles sur les matériels préalablement référencés par lesdits réseaux en ce qui concerne les délais de livraison, les tarifs, les facturations de frais de port et d'emballage ainsi que les modalités de financement ;

Considérant que, selon la société MAAF Assurances et l'association Dekra e.V, moins de 30 % des

matériels acquis par les centres affiliés aux réseaux Dekra et Veritas Auto le seraient par l'intermédiaire de la société Omnium Automobile ; que la faible part de cette société s'expliquerait, d'une part, par le fait que les contrats d'affiliation auxdits réseaux ne comportent aucune condition d'approvisionnement exclusif, et d'autre part, par le fait que : *" les centres de contrôle, lorsqu'ils sont regroupés au niveau régional, bénéficient, sur présentation d'un bon de commande ferme auprès des fournisseurs, de conditions d'achat plus avantageuses que celles négociées par l'Omnium Automobile qui, en raison de l'absence d'obligation contractuelle liant les affiliés des réseaux Dekra et Veritas Automobile, ne peut arguer auprès des fournisseurs de matériel, que d'éventuelles commandes des centres de contrôle affiliés aux réseaux concernés "* ;

Considérant que si la société Omnium Automobile intervenait également pour le compte des centres affiliés au réseau Centre Auto Sécurité, son pouvoir de négociation, quand bien même il ne serait fondé que sur d'éventuelles commandes, ne pourrait que s'en trouver amélioré ; qu'il convient de rechercher si le renforcement du pouvoir de négociation de cette société comporterait un risque d'atteinte à la concurrence au détriment des fournisseurs de matériels ;

Considérant en premier lieu, que la demande de matériels utilisés par les centres de contrôle n'émane pas de ces seuls établissements ; qu'en effet, une grande partie de ces équipements est également utilisée par les réparateurs automobiles dans le cadre de leur activité courante ; qu'en outre, ces derniers proposent depuis peu une prestation nouvelle, le " précontrôle " ; que ce service consiste à vérifier par anticipation l'état des véhicules, sur la base des mêmes points de contrôle que ceux prévus par la réglementation relative au contrôle technique automobile, afin de s'assurer que ces véhicules ne présentent pas de défauts nécessitant une contre-visite ; que, pour offrir une telle prestation, il convient d'être équipé de l'ensemble des matériels utilisés par les centres de contrôle ;

Considérant en second lieu, que les fournisseurs des matériels précités commercialisent généralement d'autres équipements que ceux utilisés par les centres de contrôle ; que certains de ces fournisseurs sont des filiales de groupes de dimension internationale, lesquels sont présents sur d'autres marchés géographiques ; que, lorsque ces entreprises font appel à des distributeurs indépendants, ceux-ci commercialisent pour la plupart d'autres types de matériels ;

Considérant en conséquence, que même si la présente opération se traduisait par un regroupement de la totalité des achats des centres affiliés aux réseaux Dekra, Veritas Auto et Centre Auto Sécurité, hypothèse nécessairement théorique, une telle circonstance ne comporterait pas de risque d'atteinte à la concurrence au détriment des fournisseurs de matériels,

#### **EST D'AVIS :**

Que la concentration résultant du regroupement, dans une filiale commune, des activités de gestionnaire de réseaux de contrôle technique automobile de la société MAAF Assurances et de l'association Dekra e.V n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés concernés.

Délibéré, sur le rapport de M. Thierry Jallet et Mme Irène Luc, par M. Barbeau, président, M. Cortesse, vice-président, M. Bon, Mme Boutard-Labarde, MM. Marleix, Pichon, Robin, Rocca, Sargos et Thiolon, membres.

Le rapporteur Général,  
Marie Picard

Le président,  
Charles Barbeau

(1) L'Organisme technique central (OTC) recueille et analyse les résultats des contrôles, afin de surveiller le fonctionnement des installations ainsi que l'homogénéité des contrôles. Il fournit aussi une assistance technique aux installations de contrôle. Les réseaux ou les centres de contrôle non rattachés perçoivent pour le compte de l'Organisme technique central, une somme forfaitaire destinée à financer ces missions, qui ne peut excéder 2 % du prix de la visite. Le montant est fixé, par l'arrêté modificatif du 24 octobre 1995, à 2,20 F TTC à compter du 1<sup>er</sup> 11 1996. Conformément à l'article 29 f) de l'arrêté du 18 juin 1991, l'OTC établit annuellement un bilan du parc automobile contrôlé.

(2) Le parc automobile français étant de l'ordre de 28 millions de véhicules.

(3) Ce chiffre est à rapprocher des 237 nouveaux centres ouverts dans les six premiers mois de l'année 1997.

(4) Redevance d'un montant de 3 F.

(5) Voir note 1.

(6) Dont 10 détenus en propre par Secta Autosur.

(7) Dont 52 détenus en propre par Dekra-Veritas Automobile.

(8) Dont 15 détenus en propre par Secta Autosur.

(9) Dont 52 détenus en propre par Dekra-Veritas Automobile.