



**Décision n° 09-D-37 du 10 décembre 2009  
relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur de la  
réparation de véhicules industriels, de moteurs de bateaux et  
d'engins de travaux publics**

L'Autorité de la concurrence,

Vu la lettre du 3 avril 2009, enregistrée sous les numéros 09/0056 F et 09/0057 M, par laquelle la société Grafeuille a saisi l'Autorité de la concurrence de pratiques mises en œuvre par les sociétés Volvo Trucks France et Volvo Construction Equipment Europe dans le secteur de la réparation de véhicules industriels, de moteurs de bateaux et d'engins de travaux publics ;

Vu la décision n° 09-C-10 du 15 septembre 2009 par laquelle le président de l'Autorité de la concurrence a donné acte à la société Grafeuille du désistement de sa demande de mesures conservatoires et a classé le dossier enregistré sous le numéro 09/0057 M ;

Vu les articles 81 et 82 du traité instituant la communauté européenne, devenus les articles 101 et 102 du TFUE à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2009 ;

Vu l'article L. 461-3, alinéa 4 du code de commerce ;

Vu le livre IV du code de commerce ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le rapporteur, le rapporteur général adjoint, le commissaire du Gouvernement entendus lors de la séance du 17 novembre 2009, la société Grafeuille ayant été régulièrement convoquée ;

Adopte la décision suivante :

# I. Constatations<sup>1</sup>

## A. LA SAISINE

1. La société Grafeuille (ci-après « Grafeuille ») estime que la société Volvo Trucks France (ci-après « Volvo Trucks ») met en œuvre des pratiques anticoncurrentielles sur le marché de l'accès aux informations techniques permettant les réparations des véhicules industriels et des moteurs de bateau de la marque Volvo.
2. Grafeuille estime également que la société Volvo Construction Equipment Europe met en œuvre des pratiques anticoncurrentielles sur le marché des informations techniques des moteurs d'engins de travaux publics.
3. Grafeuille soutient que les informations techniques fournies par Volvo Trucks France sont, d'une part, incomplètes et ne permettent pas aux réparateurs indépendants d'effectuer certaines réparations et mises à jour et qu'elles sont, d'autre part, trop onéreuses comparativement à celles en provenance d'autres constructeurs automobiles pour des licences équivalentes.
4. Cette situation révélerait l'existence de restrictions caractérisées au sens de l'article 4, paragraphe 2, du règlement n° 1400/2002 de la Commission européenne du 31 juillet 2002 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, CE (devenu article 101, paragraphe 3, TFUE) à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile (JOCE L 203, p. 30).
5. En outre, Grafeuille estime que *« dès lors que Volvo détient les droits de propriété intellectuelle sur des informations techniques relatives à ses véhicules, (...) cette société est en position dominante sur les marchés des informations techniques relatives à ses véhicules pour les éditeurs et pour les réparateurs »*.
6. En définitive, Grafeuille considère que les pratiques dénoncées sont susceptibles d'être contraires aux articles L. 420-1 et L. 420-2 du code de commerce et à l'article 82 CE (devenu article 102, TFUE).

## B. LES ENTREPRISES CONCERNEES

### 1. GRAFEUILLE

7. La société Grafeuille est une entreprise spécialisée dans la réparation multimarque de véhicules industriels (« camions »), d'autocars et de moteurs d'engins de travaux publics et

---

<sup>1</sup> Les cotes font référence, par défaut, au numéro de dossier 09/0056 F concernant l'instruction au fond ; pour les éléments obtenus dans le cadre de l'instruction de la demande de mesures conservatoires (avant le désistement de la saisissante de sa demande de mesures conservatoires) et mentionnés dans la présente décision, le numéro de dossier est expressément mentionné (09/0057 M).

de bateaux, ayant réalisé un chiffre d'affaires d'environ 17 millions d'euros en 2008. L'entreprise est composée de deux établissements.

8. Elle procède, pour la quasi-totalité de son activité, à des opérations de reconstruction de moteurs, de boîtes de vitesses et de nez de ponts de véhicules industriels et d'autocars. La reconstruction consiste à remplacer toutes les pièces d'usure et les pièces usées visuellement par des pièces adaptables, ces dernières pouvant provenir d'autres fournisseurs que le constructeur d'origine.
9. Les clients de Grafeuille sont des garages spécialisés, des transporteurs routiers, des concessionnaires de marque.
10. Les fournisseurs de Grafeuille sont, soit les constructeurs de véhicules industriels (Volvo, Scania et Mercedes), soit le fournisseur ZF qui produit les différentes boîtes de vitesses de quatre constructeurs représentés sur le marché français (Man, Ivéco, Renault et Daf).
11. Grafeuille réalise moins de 2,5 % de son chiffre d'affaires sur des organes de la marque Volvo sur la période 2005-2008 (cotes 121 à 174).

## **2. VOLVO TRUCKS FRANCE ET VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT EUROPE**

12. Volvo Trucks France est agent commercial pour la vente de véhicules industriels neufs de la marque Volvo en France. Son chiffre d'affaires est d'environ 220 millions d'euros en 2008.
13. Volvo Construction Equipment Europe est chargé de la vente de matériels de travaux publics fabriqués par le groupe Volvo. Son chiffre d'affaires est d'environ 338 millions d'euros en 2008.

### **C. LES PRATIQUES DENONCEES**

#### **1. UN ACCES DECRIE COMME INCOMPLET AUX INFORMATIONS TECHNIQUES DES VEHICULES INDUSTRIELS DE VOLVO TRUCKS**

14. Afin de procéder aux réparations des véhicules industriels de la marque Volvo Trucks, Grafeuille a signé le 28 février 2005 un contrat de licence « impact on line » avec Volvo Trucks. Ce contrat précise : « *Le Concédant de licence fournit un outil de gestion des pièces de rechange de type informatique (logiciel), qui donne accès aux dernières informations concernant les pièces de rechange et l'entretien, ainsi qu'à des renseignements à propos d'outillage spécial. Le logiciel est appelé Impact Online* » (cote 29).
15. L'article 6 du contrat prévoit que « *le licencié versera au concédant de licence, à l'avance, une redevance de licence pour la période contractuelle, d'un montant de 4000 € par atelier+115 € par utilisateur* » (cote 30).
16. L'article 7.1 stipule : « *le présent contrat produira ses effets au cours d'une période de 12 mois à compter de la date à laquelle le licencié est habilité par le concédant de licence à accéder (...) au logiciel* » (cote 31).

17. L'article 8.1 précise que « *lors de la cessation du présent contrat, l'accès au logiciel sera interrompu et le droit du licencié d'utiliser le logiciel prendra fin avec effet immédiat* » (cote 31).
18. Grafeuille a précisé que : « *le logiciel [installé en juillet 2005] n'a jamais donné d'informations suffisamment précises depuis le début du contrat. Le numéro de châssis [de chaque véhicule] donne accès aux références des pièces de rechange de manière imprécise : un même numéro peut correspondre à plusieurs pièces détachées. Ce qui n'est pas le cas pour les logiciels d'identification fournis par les autres constructeurs. Pour avoir accès aux numéros des pièces détachées, j'ai dû m'adresser à un concessionnaire Volvo. Ce qui m'empêche de répondre rapidement à la demande des clients sur la disponibilité des pièces. Je sais, par ailleurs, que les concessionnaires ou les réparateurs agréés disposent d'une autre version du logiciel d'identification appelé « Volvo Vision » qui permet d'identifier précisément chaque pièce : un numéro de châssis correspond à une seule pièce détachée* » (cote 105 du dossier 09/0057 M).
19. Afin de justifier que le logiciel impact on line ne donnait pas accès aux informations techniques de manière complète à compter de 2005, Grafeuille a présenté des copies d'écran réalisées à l'occasion de l'utilisation du logiciel (cotes 51 à 57).
20. Le numéro de châssis d'un véhicule, le numéro d'identité, des références de pièces détachées « *frein roue arrière RSS, RADT-AR, RACAS-CA* », un schéma intitulé « *frein roue arrière RSS-LEAF, RADT-AR, RACAS-CA* », divers descriptifs figurent sur ces copies d'écran, qui sont toutes datées du 18 décembre 2008.
21. Ainsi, afin de démontrer l'exhaustivité des informations fournies par les logiciels d'autres constructeurs automobiles, Grafeuille a joint des copies d'écran de logiciels d'identification de pièces détachées de Renault et de Mercedes faisant apparaître des schémas concernant des valves frein principal pneumatique avec les titres « *type-produit* », « *découpage standard* » et « *variante* », deux tableaux avec le titre « *variantes de montage* » (pour le constructeur Renault, cotes 58-62), une fiche signalétique, une liste des pièces ainsi qu'un document intitulé « *image* » (pour le constructeur Mercedes, cotes 63-65).
22. Les copies d'écran du logiciel du constructeur Renault ne sont pas datées, celles du logiciel du constructeur Mercedes sont datées du 18 décembre 2008, comme celles du logiciel de Volvo Trucks.

## **2. DES INFORMATIONS JUGEES TROP ONEREUSES**

23. Grafeuille considère que le prix pour accéder aux informations techniques de Volvo Trucks est trop élevé par rapport à ce que proposent d'autres constructeurs automobiles, ce qui les rendrait inaccessibles aux réparateurs indépendants.
24. Grafeuille a communiqué à cet égard des factures émises fin 2008 pour le constructeur Man (cote 182), fin 2009 pour les constructeurs Mercedes (cote 180), Scania (cote 177), Renault Trucks (cote 181) et Ivéco (cote 183). La nature des informations techniques communiquées et la durée des abonnements ne sont cependant pas précisées.

## II. Discussion

25. L'article L. 462-8, alinéa 2 du code de commerce énonce : « *L'Autorité de la concurrence peut (...) rejeter la saisine par décision motivée lorsqu'elle estime que les faits invoqués ne sont pas appuyés d'éléments suffisamment probants* ».

### A. SUR LE CONTENU DES INFORMATIONS TECHNIQUES DES VEHICULES INDUSTRIELS DE VOLVO TRUCKS FOURNIES

26. Grafeuille soutient en substance que le défaut d'accès convenable aux informations techniques de Volvo Trucks méconnaît les dispositions de l'article 4 du règlement n° 1400/2002. Dès lors, les contrats de Volvo Trucks avec ses distributeurs ne seraient plus couverts par l'exemption catégorielle instituée par ce règlement.
27. À cet égard, Grafeuille a fourni à l'Autorité de la concurrence un contrat de licence l'autorisant à accéder à un logiciel de gestion des pièces de rechange « impact on line » au cours d'une période de 12 mois à compter de l'installation du logiciel, à savoir juillet 2005.
28. Grafeuille n'a présenté aucun autre document de nature contractuelle venant proroger les effets de ce contrat. Néanmoins, l'accès au logiciel a en fait été prolongé.
29. Grafeuille conteste, depuis l'origine, l'application du contrat et le paiement de la redevance.
30. À l'occasion de la réception d'une facture relative à l'utilisation du logiciel pour la période septembre 2007–juin 2008 (cote 39), Grafeuille a contesté la mise en œuvre du contrat dans un courrier du 14 mai 2008 adressé par son avocat à Volvo Trucks : « *ma cliente s'est très vite heurtée à des difficultés relatives à l'utilisation de votre logiciel puisqu'elle n'a en réalité accès qu'à des informations générales qui ne lui permettent pas de réparer dans de bonnes conditions les véhicules qui lui sont confiés par ses clients. C'est pourquoi ma cliente n'a pas payé la facture qui lui a été envoyée récemment par votre société (Volvo) d'un montant de 3 986,27 Euros TTC et dont l'échéance est prévue au 29 avril 2008* » (cote 45-46).
31. Lors d'une audition, Grafeuille a précisé : « *j'ai assigné la société Volvo Trucks France devant le tribunal de commerce de Pontoise le 20 juin 2008 afin que la société Volvo communique son catalogue électronique de pièces détachées conformément au contrat « impact on line » et au règlement d'exemption dans le secteur automobile de la Commission du 31 juillet 2002. Le 30 juin 2009, la société a plaidé sur la question de la compétence du tribunal* » (cote 106 du dossier 09/0057 M). L'affaire est toujours pendante sur ce point désormais devant la cour d'appel.
32. Pour sa part, Volvo Trucks a indiqué : « *l'accès au logiciel a été interrompu au début du 2<sup>ème</sup> semestre 2008 à la suite du défaut de paiement des factures par la société Grafeuille, cette dernière n'ayant jamais honoré ses factures depuis juillet 2005, date de l'installation du logiciel* » (cote 114).
33. Néanmoins, Grafeuille a produit le 8 septembre 2009 un procès-verbal de constat d'huissier du même jour dans lequel l'huissier de justice sollicité indique avoir procédé à des opérations de constatations sur le logiciel impact on line : « *CONSTATATIONS – là, étant, en présence de Monsieur Alain Grafeuille, j'ai procédé à des opérations de constatations*

sur le logiciel « impact on line » fourni par la société Volvo. Je suis alors l'arborescence suivante : 1- la page d'accueil du logiciel me propose de rentrer un mot de passe propre à chaque client. 2-je rentre le numéro de châssis d'un véhicule de marque Mercedes WDB9501421K4830470 3- le logiciel sort la liste de toutes les pièces compatibles sous la forme d'une fiche signalétique. Dans un second temps, je procède aux mêmes manipulations pour un véhicule de marque Volvo 1- la page d'accueil du logiciel me propose de rentrer un mot de passe propre à chaque client. 2-je rentre le numéro de châssis d'un véhicule de marque Volvo B 302304 3 – un message d'erreur s'affiche alors, à savoir « description non disponible »... Cette anomalie du logiciel ne se produit que lorsqu'il s'agit d'un véhicule de marque Volvo au mépris du règlement communautaire CE n°1400-2002 » (cote 209).

34. Grafeuille a confirmé qu'elle avait finalement eu accès au logiciel en précisant le nom d'utilisateur et le mot de passe et a invité le rapporteur à constater « *qu'il est radicalement impossible d'obtenir avec ce logiciel, des informations précises sur les pièces qui pourraient être nécessaires aux réparateurs indépendants* ». Selon la saisissante, « *ces éléments me semblent contredire la position défendue par la société Volvo qui,..., soutient qu'il n'y a plus de lien contractuel, ni d'accès possible par la société Grafeuille au logiciel Impact on line* ».
35. Volvo Trucks a en définitive indiqué que le logiciel fonctionnait au profit de Grafeuille (cote 395).
36. Cela étant, Grafeuille n'apporte pas d'éléments matériels suffisants pouvant laisser supposer que les informations fournies par le logiciel impact on line sont incomplètes pour effectuer les réparations sur les véhicules industriels Volvo Trucks.
37. En effet, Grafeuille, pour justifier que le logiciel ne donne pas un accès complet aux informations techniques, se limite à présenter des copies d'écran (schémas d'organes, listes de références,...) sans autres explications que celles indiquées dans la saisine et rappelées lors de l'audition : « *Le numéro de châssis [de chaque véhicule] donne accès aux références des pièces de rechange de manière imprécise : un même numéro peut correspondre à plusieurs pièces détachées. Ce qui n'est pas le cas pour les logiciels d'identification fournis par les autres constructeurs. Pour avoir accès aux numéros des pièces détachées, j'ai dû m'adresser à un concessionnaire Volvo* » (cote 105 du dossier 09/0057 M).
38. À cet égard, lors de l'instruction de la demande de mesures conservatoires, à la question « *un numéro de châssis peut renvoyer à plusieurs références pour une même pièce. Confirmez-vous cette information ?* », Volvo Trucks a répondu : « *cela peut être ponctuellement le cas et peut avoir pour origine la possibilité de faire produire une même pièce par des fournisseurs différents, d'où des références différentes. Ce cas peut exister marginalement pour les véhicules les plus anciens (d'avant 2004) et ne se rencontre plus pour les véhicules récents car le logiciel a évolué et fournit désormais une information plus précise. De plus, la difficulté rencontrée peut être levée en faisant appel sans coût supplémentaire à Volvo Action service (VAS), société située en Belgique, joignable de façon permanente. Les interlocuteurs sont francophones. La réponse parvient rapidement (dans la journée). Ce service est ouvert aux réparateurs agréés ou indépendants qui ont conclu un contrat d'utilisation du logiciel impact* » (cote 113 du dossier 09/0057 M).
39. Ces éléments, portés à la connaissance de Grafeuille, n'ont pas été infirmés ou commentés par cette dernière, notamment lors de la séance du 17 novembre 2009 à laquelle elle n'a pas souhaité assister.

40. Dès lors, l'éventuel caractère anormal de la situation décrite n'a pas été justifié.
41. Par ailleurs, Grafeuille n'explique pas en quoi les logiciels d'autres constructeurs permettent un accès plus complet aux informations techniques comparativement au logiciel impact on line. Les copies d'écran présentées pour les constructeurs Renault et Mercedes paraissent fournir des informations techniques semblables à celles du logiciel impact on line (schéma d'un éclatement d'organe et numéros de pièces détachées).
42. Enfin, la formulation du constat d'huissier présenté est insuffisamment précise pour établir que le logiciel impact on line fournit une information technique non exhaustive : la description de la procédure d'accès au logiciel est incomplète (il n'est pas précisé si le mot de passe demandé à Grafeuille pour accéder au logiciel impact on line a été effectivement saisi) ; il semblerait que le même logiciel soit utilisé pour Volvo et Mercedes, ce qui serait en contradiction avec les déclarations faites lors de l'audition : « *ce logiciel [d'identification] est acquis auprès de chaque marque de constructeur* » (audition du 1<sup>er</sup> septembre 2009, cote 104 du dossier 09/0057 M) ; le chemin permettant l'accès aux écrans présentés n'est pas suffisamment décrit (notamment le lien entre la page 1 et la page 2 – cotes 226, 227) ; les copies d'écran ne sont pas commentées et ne peuvent illustrer en tant que telles la pratique alléguée.
43. En conséquence, les éléments de fait présentés ne sont pas suffisamment probants pour poursuivre une instruction sur l'éventualité d'une restriction de concurrence relative à l'accès aux informations techniques des véhicules de la marque Volvo Trucks, qui pourrait le cas échéant, être analysée en tenant compte du règlement n° 1400/2002.
44. Il appartient en effet à l'entreprise qui saisit l'Autorité de la concurrence de pratiques qu'elle estime anticoncurrentielles de la part d'une autre entreprise de fournir un minimum d'informations et d'explications crédibles et vérifiables afin qu'une instruction puisse être poursuivie à bon escient.

**B. SUR LE PRIX DES INFORMATIONS TECHNIQUES DES VEHICULES INDUSTRIELS DE VOLVO TRUCKS FOURNIES**

45. Afin de démontrer le caractère trop onéreux des informations techniques fournies par Volvo Trucks, Grafeuille a fourni des éléments en provenance d'autres constructeurs, qui ne précisent cependant pas la nature de la prestation fournie et le type d'informations communiquées.
46. En conséquence, les éléments de fait présentés ne sont, également sur cet aspect, pas suffisamment probants pour poursuivre une instruction sur l'éventualité d'une restriction de concurrence relative au prix des informations techniques demandé par Volvo Trucks aux réparateurs indépendants pour la réparation des véhicules industriels, qui pourrait le cas échéant, être analysée en tenant compte du règlement n° 1400/2002.

**C. SUR L'ACCES AUX INFORMATIONS TECHNIQUES DES MOTEURS DE BATEAUX ET ENGIN DE TRAVAUX PUBLICS VOLVO**

47. Grafeuille n'apporte aucun élément matériel à l'appui de sa saisine sur l'accès aux informations techniques relatives aux moteurs de bateaux et d'engins de travaux publics de

la marque Volvo (Volvo Trucks pour les moteurs de bateaux et Volvo Construction Equipement Europe pour les moteurs d'engins de travaux publics).

48. L'absence d'éléments matériels ne permet pas non plus de poursuivre une instruction au fond.

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

49. Grafeuille estime que Volvo, du seul fait qu'elle détient les droits de propriété intellectuelle sur des informations techniques relatives aux véhicules de sa marque, est en position dominante sur les marchés des informations techniques. Grafeuille considère que cette situation peut être sanctionnée sur le fondement des articles L. 420-2 du code de commerce et 82 CE (devenu 102 du TFUE) compte tenu des difficultés d'accès aux informations techniques de Volvo dont elle fait état.
50. Cependant, la détention d'une position dominante sur un marché n'est pas en tant que telle interdite par les dispositions invoquées par Grafeuille et celle-ci n'a apporté par la suite aucun autre élément que ceux évoqués précédemment au soutien en droit ou en fait de son allégation d'abus. En conséquence, les éléments avancés ne sont pas suffisamment probants pour poursuivre une instruction sur un éventuel abus de position dominante de la part de Volvo.

### **DÉCISION**

**Article unique :** La saisine de la société Grafeuille est rejetée.

Délibéré sur le rapport oral de M. Philippe Couton et l'intervention de M. Jean-Marc Belorgey, rapporteur général adjoint, par M. Patrick Spilliaert, vice-président, président de séance, en application des dispositions de l'article L. 461-3, alinéa 4 du code de commerce.

La secrétaire de séance,  
Marie-Anselme Lienafa

Le vice-président,  
Patrick Spilliaert