



Décision n° 92-D-14 du 11 février 1992
relative à des pratiques anticoncurrentielles dans le secteur
de l'enseignement de la conduite des véhicules dans le département de la Vienne

Le Conseil de la concurrence,

Vu la lettre enregistrée le 15 octobre 1987 sous le numéro F 117, par laquelle le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, a saisi le Conseil de la concurrence de pratiques d'entente dans le secteur de l'enseignement de la conduite des véhicules dans les départements du Cher, d'Indre-et-Loire, de Maine-et-Loire, de la Sarthe et de la Vienne;

Vu les ordonnances n°s 45-1483 et n° 45-1484 du 30 juin 1945 modifiées, respectivement relatives aux prix et à la constatation, la poursuite et la répression des infractions à la législation économique;

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

Vu la procédure engagée le 22 juillet 1989 en application des dispositions de l'article 22 de l'ordonnance n° 86-1243;

Vu la décision du Conseil de la concurrence n° 91-D-18 du 10 avril 1991;

Vu les observations présentées par les parties et par le commissaire du Gouvernement;

Vu les autres pièces du dossier;

Le rapporteur, le rapporteur général, le commissaire du Gouvernement et les parties ayant demandé à présenter des observations entendus;

Adopte la décision fondée sur les CONSTATATIONS (I) et les MOTIFS (II) ci-après exposés :

I. - CONSTATATIONS

A. - Le marché

Les candidats à l'examen du permis de conduire recherchent habituellement des auto-écoles proches de leur domicile ou de leur lieu de travail; les candidats lycéens ou étudiants fréquentent volontiers des auto-écoles proches de leurs établissements d'enseignement. Toutefois, eu égard à la dépense entraînée, il n'est pas rare que la clientèle soit attirée par des

auto-écoles relativement plus éloignées dès lors qu'elles proposent des conditions de prix attractives. La zone de chalandise des auto-écoles est par ailleurs d'autant plus vaste qu'occasionnellement elles viennent chercher leurs clients à domicile. Enfin, en proposant à prix forfaitaire un nombre donné - voire illimité - d'heures pour l'apprentissage du code de la route, un volume horaire pour l'apprentissage de la pratique de la conduite et un nombre variable de présentations aux épreuves du code et de la conduite, certaines auto-écoles contribuent à accroître la mobilité des clientèles entre les localités et les quartiers des villes.

Alors que jusqu'à une époque récente les marchés pouvaient être délimités selon un critère simple de distance, désormais les stratégies commerciales des prestataires accroissent la capillarité des marchés locaux pour les rendre connexes les uns aux autres.

B. - Structure et réglementation de la profession

La profession des enseignants de la conduite automobile est exercée en règle générale par des exploitants individuels qui s'y consacrent à titre exclusif. Même si des associations comme l'"Ecole de conduite française-C.E.R." ont été constituées, le secteur a conservé un caractère artisanal.

L'exploitation d'une auto-école est subordonnée à un agrément délivré par la préfecture du département après enquête administrative et à la profession du certificat d'aptitude professionnelle et pédagogique.

Antérieurement à 1986, les auto-écoles ont été soumises à différents systèmes de réglementation des prix. De 1982 à 1984, les hausses tarifaires autorisées étaient limitées en valeur relative. En 1985, selon les prestations, les hausses autorisées ont été exprimées en valeur absolue ou en valeur relative. L'engagement de lutte contre l'inflation n° 86-114 relatif à l'enseignement de la conduite prévoyait que les cours pratiques pouvaient être, sur la base des prix pratiqués au 31 décembre 1985, majorés de 1,50 F pour le permis B et de 1,70 p. 100 pour les autres permis. Pour 'toutes formes de préparation au permis proposées aux élèves pour un tarif global ou forfaitaire', les prix hors taxes pouvaient être augmentés de 0,70 p. 100. Enfin, les prix de toutes les autres prestations pouvaient être déterminés sous la responsabilité de l'exploitant.

Un avenant à l'engagement de lutte contre l'inflation n° 86-164 a libéré le 13 octobre 1986 les prix de l'ensemble des prestations de services proposées par les auto-écoles.

C. - Les pratiques constatées dans le département de la Vienne

1° Les interventions d'organisations professionnelles.

La Chambre syndicale nationale du commerce et de la réparation automobile (C.S.N.C.R.A.), aujourd'hui dénommée Conseil national des professions de l'automobile (C.N.P.A.), a organisé par l'entremise de l'association de formation 'A.N.P.E.R.', des stages de formation intitulés 'amélioration de la rentabilité' et ayant notamment pour objet la définition et le calcul des prix de revient de l'heure d'enseignement de la conduite. Ont été diffusés durant ces stages des documents comportant d'une part une liste des charges directes et indirectes devant être intégrées dans le calcul du prix de revient des prestations, d'autre part des exemples chiffrés de clefs de répartition types de ces charges (pièce n° 90). Figure ainsi (septième feuillet,

'exemple chiffré, décomposition du prix d'une heure de leçon pratique') le calcul d'un prix qui s'établit à 109,02 F H.T. soit 129,30 F T.T.C.

Dès le lendemain de la libération des prix de la profession, l'Association de défense de l'enseignement de la conduite automobile (A.D.E.C.A) a diffusé une note à ses 'responsables' les informant de l'organisation 'de réunions départementales regroupant toutes les organisations professionnelles afin d'envisager en commun ses modalités d'application sur le terrain et d'éviter ainsi de trop gros écarts de prix entre les collègues' (pièce n° 94, page 4).

Une première réunion des adhérents de la chambre départementale de la C.S.N.C.R.A. a été convoquée par M. Melin, responsable départemental de cette chambre au cours du dernier trimestre 1986, avec pour objet le problème de la liberté des prix sur la base des 'consignes de l'instance nationale'.

L'existence de la deuxième réunion, tenue le 27 novembre 1986 à Poitiers, est attestée par les déclarations convergentes de vingt-huit des trente exploitants entendus. Elle était convoquée par une lettre circulaire (pièce n° 63) signée par M. Melin, responsable départemental de la C.S.N.C.R.A. et M. Dahais, président départemental de A.D.E.C.A. Cette lettre qui était adressée à 'l'ensemble de la profession des centres de Poitiers, Civray, Montmorillon, sauf Loudun et Châtellerauld' précisait notamment : 'La concurrence se faisant plus au niveau des tarifs que sur la qualité des prestations fait que nous sommes tributaires les uns des autres. Nous devons donc examiner tous ensemble les améliorations pour sortir la profession de son marasme financier.'

Cette réunion a été principalement animée par M. Dahais et M. Melin (pièce n° 77). Par ailleurs, les déclarations de M. Quintard (pièce n° 66), de M. Princet (pièce n° 80) et de Mme Poisson (pièce n° 68) établissent que M. Princet y est intervenu en tant que représentant des auto-écoles 'E.C.F.'.

Des déclarations convergentes établissent que la réunion a porté sur la détermination du prix de l'heure de conduite et sur un contrôle de l'application des prix convenus par les auto-écoles.

Il ressort des déclarations de MM. Dahais (pièce n° 78), Tedde (pièce n° 86), Sandillon (pièce n° 81), Quintard (pièce n° 66), Fougères (pièce n° 75) et Phelippeau (pièce n° 74) qu'une troisième réunion s'est tenue le 22 janvier 1987 à l'initiative de M. Dahais. Son objet a été le contrôle de l'application des consignes données lors de la précédente réunion. Elle a été animée par M. Dahais et M. Melin (pièces n°s 77 et 82) y a participé. Ont été également évoquées d'éventuelles actions de représailles à l'encontre des auto-écoles pratiquant des prix estimés trop bas.

Selon Mme Poisson (pièce n° 68) une réunion s'est encore tenue à Loudun entre exploitants d'auto-écoles de Loudun et de ses environs; son objet a été l'harmonisation des prix de l'heure de conduite.

2° Les comportements tarifaires des entreprises :

A la suite de ces réunions entre exploitants d'auto-écoles, on observe une très forte harmonisation des prix pratiqués. Quarante-trois auto-écoles sur les cinquante-cinq ayant fait l'objet de l'enquête ont adopté postérieurement à la tenue de l'une de ces réunions un prix qui s'inscrit dans la fourchette prescrite de 110 F à 130 F.

II. - SUR LA BASE DES CONSTATATIONS QUI PRECEDENT, LE CONSEIL,

Sur la procédure :

Considérant que, par lettre susvisée, le ministre chargé de l'économie a saisi le Conseil de la concurrence de la situation de la concurrence dans le secteur de la conduite des véhicules dans la région Centre; que l'instruction révèle que des concertations distinctes ont été organisées dans les différents départements de cette région; qu'il y a dès lors lieu d'examiner lesdites pratiques département par département; que la présente décision a trait aux pratiques relevées dans le département de la Vienne;

Au fond :

En ce qui concerne les pratiques des organisations C.S.N.C.R.A. et de l'A.D.E.C.A. :

Considérant que le fait qu'ait été examinée et discutée au cours de réunions organisées par la C.S.N.C.R.A. une méthode de calcul des prix de revient qui aurait été élaborée par l'Association nationale pour la promotion de l'éducation routière (A.N.P.E.R.) ne peut être retenu comme un indice de concertation sur les prix;

Considérant, en revanche, que l'organisation conjointe par la C.S.N.C.R.A. et l'A.D.E.C.A., dans le département de la Vienne de réunions ayant pour objet de déterminer en commun les prix de l'heure d'enseignement de la conduite excède les limites de la mission de représentation et de défense des intérêts professionnels et constitue de la part de la C.S.N.C.R.A. et l'A.D.E.C.A. une infraction aux dispositions de l'article 50 de l'ordonnance n° 45-1483 susvisée du 30 juin 1945 et de l'article 7 de l'ordonnance du 1er décembre 1986 également susvisée;

Considérant qu'en admettant même, comme le soutient l'A.D.E.C.A. que des rapprochements entre auto-écoles aient été inévitables, la liberté des prix impliquant l'étude des prix de revient des prestations 'qu'aucune auto-école prise isolément ne pouvait mener à bonne fin', et que l'intervention des organisations syndicales et notamment de l'A.D.E.C.A. qui s'est traduite par des fourchettes de prix et non par des consignes strictes d'application de prix identiques' ait eu un effet pondérateur, ces circonstances, à les supposer établies, ne justifieraient pas l'organisation de réunions de concertation qui ont eu pour objet et pouvaient avoir pour effet de limiter le libre jeu de la concurrence;

En ce qui concerne le comportement des entreprises mentionnées dans la notification de griefs:

Considérant que si le concours de volontés constitutif d'un comportement contraire aux dispositions de l'article 50 de l'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945 et de l'article 7 de l'ordonnance du 1er décembre 1986 ne peut se déduire de la seule participation à l'une des réunions incriminées, sont au contraire des indices suffisants et convergents de concertation, de la part d'une même entreprise, le fait d'avoir participé à l'une de ces réunions et celui d'avoir manifesté son adhésion à l'action collective en adoptant le prix convenu pour l'heure de conduite;

Considérant qu'il ressort des pièces du dossier, d'une part, que les exploitants des auto-écoles suivantes ont participé à l'une des réunions incriminées : Dahais, des Trois Bourdons, La Poitevine, Guillon, La Genceenne, Branthome, Virage-Moto devenue Erca, Melin-C.E.R. Centre Atlantique et E.C.F.-Princet, E.C.F. Poitiers, La Pictavienne, Remblier, Briciet, Dupont, La Mélusine, E.C.F. Hugault, E.C.F. Vivonne, d'autre part que ces auto-écoles ont adopté pour l'heure d'enseignement de la conduite des prix compris dans une fourchette de 110 à 130 francs correspondant aux montants évoqués au cours des réunions professionnelles; qu'en agissant ainsi elles ont participé à une entente anticoncurrentielle;

Considérant en revanche qu'il ne peut être retenu le grief d'entente à l'encontre des auto-écoles suivantes : Meriquet, Quintard, Le Carer, Autoconduite, Cagnac, La Feuille rose, Imbert, Saint-Cyprien, Central, Giraud, Jeanin, Bluteau, Brault, Brunet, Cantet, du Centre, Chatry, Cica, Cotilleau, Fabas, Gratien, Gueugneau, Horizon 2000, Jubault, La Montmorillonnaise, La Nobilienne, Lecompte, du Mail, Maudet, Michel, E.C.F. Montmorillon, Morton;

Considérant qu'en ce qui concerne l'ensemble des infractions relevées dans la présente décision, aucun élément du dossier n'est de nature à justifier l'application des articles 51 de l'ordonnance n° 45-1483 et 10 de l'ordonnance n° 86-1243 susvisées;

Sur l'application des dispositions de l'article 53 de l'ordonnance n° 45-1483 susvisée et de l'article 13 de l'ordonnance du 1er décembre 1986 également susvisée :

Considérant que les infractions à l'ordonnance du 30 juin 1945 imputables respectivement, d'une part, à la C.S.N.C.R.A. et à l'A.D.E.C.A., d'autre part aux entreprises susmentionnées sont également prévues à l'article 7 de l'ordonnance du 1er décembre 1986; qu'il y a lieu dès lors de prononcer des sanctions pécuniaires calculées dans les conditions et limites fixées à l'article 53 de l'ordonnance n° 45-1483 pour les entreprises, d'une part, pour les contrevenants autres que les entreprises, d'autre part;

En ce qui concerne les sanctions pécuniaires encourues par la C.S.N.C.R.A. et l'A.D.E.C.A. :

Considérant que ces deux organisations ont été l'objet de sanctions pécuniaires infligées par la décision du Conseil n° 91-D-18 du 10 avril 1991 en raison des consignes qu'elles ont diffusées sur le plan national; qu'elles sont fondées, dans cette mesure, à soutenir qu'elles ne sauraient être frappées une nouvelle fois à ce titre;

Mais considérant que la C.S.N.C.R.A. et l'A.D.E.C.A. ont pris l'initiative des réunions de concertation tenues dans le département de la Vienne; qu'un tel agissement constitue une infraction distincte à la fois de l'infraction susmentionnée et de l'organisation de réunions dans d'autres départements que la Vienne; qu'il y a lieu dès lors de prononcer à l'encontre de chacune de ces deux organisations professionnelles une sanction pécuniaire fondée sur cet agissement en tenant compte de l'incidence de son comportement sur le marché et de sa capacité contributive;

En ce qui concerne les sanctions pécuniaires encourues par les entreprises :

Considérant qu'en raison de leur participation à l'entente anticoncurrentielle sus-analysée il y a lieu d'infliger des sanctions pécuniaires aux exploitants d'auto-écoles suivants : M. Dahais (auto-école Dahais); Mme Poisson (auto-école Les Trois Bourdons), M. Aubugeau (auto-école La Poitevine), M. Guillon (auto-école Guillon), M. Gaillard (auto-école La Gencéenne), M. Branthome (auto-école Branthome), M. Tedde (auto-école Virage-Moto ERCA), M. Melin (auto-école Melin), M. Jathiaut (auto-école La Pictavienne), M. Remblier (auto-école Remblier), M. Briciet (auto-école Briciet), M. Dupont (auto-école Dupont), M. Bricaut (auto-école La Mélusine), et à la S.A.R.L. C.E.R. Centre Atlantique (pour ses quatre établissements : E.C.F. Princet, E.C.F. Poitiers, E.C.F. Hugault, E.C.F. Vivonne); que ces sanctions doivent être déterminées en fonction de la part prise par chacun des exploitants à l'entente et de l'importance de l'entreprise; que le premier acte interruptif de la prescription étant daté du 12 février 1987 le plafond de la sanction applicable à chacune de ces entreprises doit être déterminé en fonction de son chiffre d'affaires hors taxes de l'exercice 1986; qu'en l'espèce les informations fournies sur les chiffres d'affaires par la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, versées au dossier ouvert à la communication, n'ont pas été contestées,

Décide :

Art. 1er. - Sont infligées les sanctions pécuniaires suivantes :

20 000 F au Centre national des professions de l'automobile (C.N.P.A.) pour la C.S.N.C.R.A.;

15 000 F à l'Association de défense de l'enseignement de la conduite automobile (A.D.E.C.A.);

3 000 F à M. Dahais (auto-école Dahais);

8 000 F à Mme Poisson (auto-école Les Trois Bourdons);

40 000 F à M. Aubugeau (auto-école La Poitevine);

4 000 F à M. Guillon (auto-école Guillon);

3 500 F à M. Gaillard (auto-école La Gencéenne);

2 000 F à M. Branthome (auto-école Branthome);

12 000 F à M. Tedde (auto-école Erca);

3 500 F à M. Melin (auto-école Melin);

3 500 F à M. Jalthiaut (auto-école La Pictavienne);

7 500 F à M. Remblier (auto-école Remblier);

2 500 F à M. Briciet (auto-école Briciet);

1 000 F à M. Dupont (auto-école Dupont);

4 000 F à M. Bricaut (auto-école La Mélusine);

25 000 F à la S.A.R.L. C.E.R. Centre Atlantique (auto-école E.C.F.-Princet, E.C.F. Poitiers, E.C.F. Hugault, E.C.F. Vivonne).

Art. 2. - Dans un délai de deux mois suivant la notification de la présente décision, le texte intégral de la partie II de cette décision sera publié aux frais communs de l'A.D.E.C.A et du C.N.P.A. dans le journal Ouest-France (édition locale) et dans l'hebdomadaire L'Argus de l'automobile et des locomotives sous le titre 'Décision du Conseil de la concurrence du 11 février 1992 relative à des pratiques anticoncurrentielles relevées dans le secteur de l'enseignement de la conduite des véhicules dans le département de la Vienne'.

Délibéré en commission permanente, sur le rapport oral de M. Zachmann, dans sa séance du 11 février 1992 où siégeaient :

M. Laurent, président;

MM. Béteille et Pineau, vice-présidents.

Le rapporteur général,
F. Jenny

Le président,
P. Laurent

© Conseil de la concurrence