



Décision n° 96-D-04 du 23 janvier 1996  
relative à des pratiques relevées dans le secteur du dépannage-remorquage  
des véhicules légers dans les régions Pays de la Loire et Bretagne

Le Conseil de la concurrence (section I),

Vu la lettre enregistrée le 22 septembre 1992 sous le numéro F 538 par laquelle le ministre de l'économie et des finances a saisi le Conseil de la concurrence de pratiques relevées dans le secteur du dépannage-remorquage des véhicules légers dans les régions Pays de la Loire et Bretagne ;

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

Vu les observations présentées par l'association Assistance Automobile de France (A.A.F.), par les sociétés Green Flag et Fidélia Assistance, par les entreprises Allo Assistance Auto, Anjou Dépannage, A.S.M.A., Blanchard, D.A.L., Gachot, Galivel, Garage Louis-XVI, Lamotte, Leyzour, Nectoux (Dépannage Auto 56), Périgois et par le commissaire du Gouvernement ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le rapporteur, le rapporteur général, le commissaire du Gouvernement, les représentants des sociétés Green Flag et Fidélia Assistance, les représentants de l'A.A.F., les représentants des entreprises Allo Assistance Auto, Anjou Dépannage, A.S.M.A., Blanchard, D.A.L., Gachot, Galivel, Garage Louis-XVI, Lamotte, Leyzour, Nectoux, Périgois entendus ;

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

## I. - CONSTATATIONS

### A. - Le secteur d'activité

L'activité de dépannage-remorquage de véhicules légers recouvre deux types d'intervention :

- le dépannage, qui consiste à remettre en état de marche un véhicule immobilisé sur une voie de circulation ;
- le remorquage, qui consiste à évacuer un véhicule immobilisé à la suite d'une panne ou d'un accident.

Les entreprises de dépannage-remorquage sont, pour la plupart, de petites ou de moyennes entreprises, qui exercent dans leur majorité une activité principale de réparation et d'entretien

des véhicules automobiles et pour lesquelles l'activité de dépannage-remorquage est une activité secondaire.

Sur le réseau des voies rapides et des autoroutes, l'activité de dépannage-remorquage constitue un complément des missions du service public de maintenance du trafic des véhicules et de sécurité du réseau et fait l'objet d'une réglementation qui définit notamment un cahier des charges type et les modalités de fixation des tarifs pour les véhicules d'un poids inférieur à 3,5 tonnes.

Sur les autres voies du réseau routier, le dépannage ne peut être effectué que par des véhicules agréés et contrôlés annuellement par les directions régionales de la recherche, de l'industrie et de l'environnement, qui délivrent à leurs propriétaires une 'carte blanche' accréditive : les tarifs ne font l'objet d'aucune réglementation spécifique ; les automobilistes peuvent s'adresser aux entreprises de leur choix. En pratique, la grande majorité des automobilistes est assurée auprès de sociétés d'assurance ou d'assistance, qui, soit interviennent directement avec leurs propres véhicules, soit prennent en charge les frais occasionnés par le dépannage et le remorquage, et qui sont donc, en fait, les principaux clients des entreprises de dépannage-remorquage.

Pour améliorer les conditions d'exercice de cette activité, le ministère de l'équipement a mis en place en 1990 une 'Commission nationale du dépannage routier', composée notamment des organisations les plus représentatives de la profession et des représentants des sociétés d'assistance automobile, en vue de définir une norme AFNOR du service du dépannage routier et un cahier des charges modèle du service de dépannage-remorquage hors réseau autoroutier et voies rapides. Ces documents, qui ne comportent aucune disposition sur les prix, ni de restrictions à l'exercice de cette activité, ont été mis au point en 1992.

B. - L'organisation du dépannage-remorquage des véhicules légers sur le réseau routier des régions Pays de la Loire et Bretagne

Dans les régions Pays de la Loire et Bretagne sont implantées plus de 900 entreprises possédant au moins un véhicule titulaire d'une 'carte blanche'. Les entreprises effectuant des prestations de dépannage-remorquage adhèrent soit au Centre national des professions de l'automobile (C.N.P.A.), qui regroupe la majorité des concessionnaires et agents de marque, soit à la Fédération nationale du commerce et de l'artisanat de l'automobile (F.N.C.A.A.), qui fédère les groupements départementaux affiliés et qui regroupe surtout les artisans. Ces deux organisations professionnelles régies par la loi de 1884 sont considérées comme représentatives par le ministère chargé des transports. Elles font partie des instances de réflexion sur l'évolution du secteur, notamment de la Commission nationale du dépannage routier.

C. - Les pratiques constatées

1. L'association Assistance Automobile de France (A.A.F.)

Plusieurs adhérents du C.N.P.A. et de la F.N.C.A.A. ont décidé, au début des années quatre-vingt-dix, de créer une structure qui aurait pour objet d'examiner la situation spécifique des entreprises de dépannage-remorquage sur le réseau routier. A cette fin, quatre garagistes, MM. Galivel, Leyzour, Amisse et Martin, exerçant leur activité dans le département des

Côtes-d'Armor, ont constitué, en février 1990, une association à vocation régionale dénommée 'Assistance Automobile de Bretagne'.

Lors d'une assemblée générale extraordinaire réunie le 4 avril 1991, à Rennes, dans les locaux de la Chambre des métiers, il a été décidé de donner une dimension nationale à l'association, qui a alors pris le nom d'"Assistance Automobile de France (A.A.F.)'.

L'A.A.F., association de la loi de 1901, qui a pour vocation de réunir les professionnels du dépannage-remorquage dont l'établissement se situe sur le territoire français, comptait, au 29 mai 1992, 53 adhérents tous issus des départements de l'Ouest.

Pour assister le conseil d'administration, une structure officieuse avait été mise en place associant des représentants régionaux (un pour la Bretagne et un pour les Pays de la Loire) et des responsables pour chaque département dans lequel les adhérents exerçaient leur activité (Côtes-d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Sarthe, Mayenne, Maine-et-Loire, Vendée).

## 2. Les pratiques relevées à l'encontre de l'A.A.F.

### a) Le 'cahier des charges A.A.F. du dépannage-remorquage des véhicules légers'.

Dès la constitution de l'"Assistance Automobile de Bretagne', ses dirigeants ont défini un cahier des charges du dépannage applicable à l'ensemble des voies routières, réseau autoroutier compris, calqué sur le projet de cahier des charges type établi par le ministère des transports pour le dépannage-remorquage sur autoroutes. Ce cahier, intitulé 'Cahier des charges A.A.B. (puis A.A.F.) du dépannage-remorquage des véhicules légers', rédigé en octobre 1990, organise notamment la procédure d'agrément des professionnels chargés d'intervenir sur le réseau et le découpage de chaque département en zones géographiques d'intervention.

L'agrément :

Les articles 3, 5 et 6 du cahier des charges de l'A.A.F. disposent que l'association est chargée de procéder à l'agrément des entreprises qui sollicitent leur adhésion et fixent les conditions minimales de professionnalisme exigées pour intervenir sur le réseau routier sous l'étiquette de l'A.A.F. : capacité d'intervention 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 tout le long de l'année ; agrément préalable de l'entreprise par une commission administrative présidée par le préfet du département, mise à disposition par l'entreprise d'un local-atelier pour y effectuer les réparations. L'article 6 du cahier des charges de l'A.A.F. dispose notamment que les adhérents 'doivent accepter de soumettre périodiquement leur matériel aux visites qui sont prescrites par l'A.A.F.'. Aucune disposition ne précise si l'agrément par l'A.A.F. doit ou non être motivé.

Or, le projet de cahier des charges examiné par la Commission nationale du dépannage routier mise en place par le ministère chargé des transports prévoit que seuls les pouvoirs publics ont la maîtrise de cet agrément afin d'éviter toute tentative de restriction à l'accès au marché des prestations de dépannage-remorquage sur le réseau routier.

Le découpage en zones géographiques d'intervention :

Aux termes de l'article 5 du cahier des charges de l'A.A.F. : 'Sur l'ensemble du territoire, chaque département est divisé en secteurs d'intervention définis par l'A.A.F.'. A ce titre, tout

dépanneur-remorqueur souhaitant être sélectionné comme professionnel et adhérent de l'A.A.F. et faire ainsi partie du réseau tel qu'il vient d'être décrit doit se conformer aux dispositions de l'article 6 du 'cahier des charges' de l'A.A.F., suivant lesquelles les entreprises agréées au terme de la procédure statutaire 'sont réparties selon leur résidence entre les secteurs d'intervention, définis en fonction des distances à parcourir'.

b) La charte du dépanneur de l'A.A.F.

La 'charte du dépanneur de l'A.A.F.', qui doit être signée personnellement par chaque membre adhérent de l'A.A.F., comporte 22 points, notamment :

- un point n° 8 rédigé en ces termes : 'Le dépanneur-remorqueur s'engage à suivre l'évolution technique du matériel retenu par l'A.A.F.' ;
- un point n° 18 qui dispose que l'adhérent s'engage à 'n'intervenir que sur sa zone sauf accord préalable'.

Des réunions entre les adhérents eux-mêmes dans chaque département, sous l'égide du responsable local de l'A.A.F. compétent, ou des prises de contact ponctuelles lors de l'examen d'une demande d'adhésion par l'A.A.F., ont eu pour objet de définir des secteurs géographiques d'intervention.

c) La grille forfaitaire des prestations du service de dépannage-remorquage ('grille des tarifs').

Les articles 12, 14 et 15 de la 'charte du dépanneur de l'A.A.F.' prévoient :

- article 12 : 'L'adhérent s'engage à indiquer clairement le prix de l'intervention du remorquage et des prestations annexes ainsi que les éventuelles majorations de nuit ou de week-end' ;
- article 14 : L'adhérent s'engage à remettre :

'a) Une facture faisant clairement apparaître les opérations effectuées et leur prix, ou

'b) Un bon de convoyage indiquant le lieu de livraison du véhicule et la signature du propriétaire si possible' ;

- article 15 : L'adhérent s'engage à faciliter le paiement des prestations en acceptant tout moyen de paiement...'

'Le cahier des charges' précise dans son article 6 que 'le dépanneur-remorqueur doit se conformer aux tarifs officiels, qui devront être affichés à bord des véhicules de dépannage et présentés aux usagers'.

Au cours de l'assemblée générale constitutive de l'A.A.F., le 4 avril 1991, a été établie une grille de prix forfaitaires afférente aux interventions sur les véhicules en panne ou accidentés. Les forfaits comportent un prix minimum et un prix maximum applicables à chaque type de prestation de dépannage-remorquage.

A l'issue de cette assemblée générale, un document non daté, intitulé Association Assistance Automobile de France, a été diffusé par l'A.A.F. auprès des responsables régionaux de l'association, lesquels devaient l'adresser aux adhérents. Mentionné communément par les professionnels interrogés au cours de l'instruction comme 'la grille de tarifs', ce document contient un certain nombre de dispositions :

Il expose tout d'abord que, 'lors de l'assemblée générale du 4 avril 1991 à la chambre des métiers de Rennes, il a été souhaité d'établir des forfaits d'intervention. Les conditions de circulation variant suivant les zones d'activité, il a été établi une grille de prix maxi et mini forfaitaires'.

En second lieu, ce document définit le contenu du forfait 'standard' hors taxe, détermine la liste des forfaits et donne la fourchette de prix fixés pour chacun de ces forfaits. Ce document précise en outre que, pour chaque forfait, la fourchette de prix a été calculée pour tenir compte des 'conditions de circulation', lesquelles 'varient d'une zone d'activité à l'autre'.

Il précise enfin les modalités de facturation afférentes aux interventions réalisées dans des conditions particulières (temps excédant trente minutes ; majoration de 25 p. 100 du prix la nuit, de 18 heures à 8 heures, les samedis, dimanches et jours fériés ; convoi à longue distance fixé à 5 F du kilomètre).

Selon les déclarations recueillies auprès des participants à l'assemblée générale du 4 avril 1991, cette grille n'aurait été donnée aux adhérents qu'à titre de conseil, sans obligation de respecter les fourchettes de prix ; les forfaits ainsi définis ne concernaient pas toutes les prestations de service ; enfin, l'A.A.F. n'aurait demandé à aucun de ses adhérents de s'engager à les mettre en oeuvre, chacun établissant 'ses propres prix en fonction de sa situation, proche ou éloignée d'un grand axe routier, et de ses prix de revient'.

d) La diffusion de la 'grille forfaitaire de tarifs'.

Sur les cinquante-quatre chefs d'entreprise de dépannage-remorquage interrogés au cours de l'enquête administrative, dix-sept ont déclaré avoir été contactés pour adhérer ou renouveler leur adhésion à l'association soit par les dirigeants nationaux de l'A.A.F., soit par les responsables locaux, soit par des adhérents. Sur ces dix-sept chefs d'entreprise, cinq ont déclaré avoir refusé d'adhérer ou ne plus vouloir adhérer.

Ces prises de contact ont porté principalement sur la grille de tarifs à appliquer mais aussi sur la manière dont le futur adhérent pourrait bénéficier du système de répartition des zones géographiques d'intervention mis en oeuvre par l'A.A.F.

Une comparaison des prix pratiqués avant et après la diffusion du barème révèle que le prix des prestations les plus courantes, fixé par les professionnels adhérents ou ayant été contactés par l'A.A.F., a augmenté plus rapidement que l'indice des prix relatifs aux services d'utilisation des véhicules privés (+ 5,30 p. 100), publié par - l'I.N.S.E.E. de décembre 1990 à décembre 1991.

e) Les conventions avec les sociétés d'assistance automobile.

Peu après la réunion de l'assemblée générale du 4 avril 1991, des négociations se sont engagées entre l'A.A.F. et deux sociétés d'assistance automobile qui ont abouti à la signature de deux conventions :

- La société Fidélia Assistance a signé avec l'A.A.F., le 20 juin 1991, une 'convention d'intervention' qui définit certaines modalités de paiement des prestations effectuées par les adhérents de l'A.A.F. et la reconnaissance des zones géographiques d'intervention de ses adhérents. Elle ne comporte ni grille de prix ni principes de fixation des tarifs. Cette convention est toujours en vigueur ;

- La société de droit britannique National Breakdown Recovery Club, dont les activités sur le territoire français ont été reprises par la société Green Flag, société de droit français, a signé le 4 juillet 1991 une 'convention d'intervention' qui comporte l'accord des contractants sur le paiement des prestations sur la base de forfaits.

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

Sur les pratiques mises en oeuvre par l'A.A.F. :

En ce qui concerne la mise en oeuvre et la diffusion d'une grille tarifaire :

Considérant que lors de l'assemblée générale extraordinaire de l'A.A.F., en date du 4 avril 1991, une 'grille de tarifs' portant sur différentes prestations fournies par les entreprises de dépannage-remorquage adhérentes ou pressenties pour adhérer à l'A.A.F. a été établie ; que les tarifs mentionnés dans cette grille résultent d'un échange d'informations organisé entre les entreprises présentes à cette réunion et portant sur les prix des prestations de dépannage-remorquage ; qu'il n'est pas contesté que cette grille ne reflète pas la réalité des prix de revient pratiqués par les entreprises ayant participé à cet échange d'informations ; qu'enfin, l'A.A.F. avec le concours de ses adhérents s'est attachée à conférer à ce tarif la diffusion la plus large possible ;

Considérant que l'A.A.F. et les entreprises Garage Louis XVI et Lamotte soulignent dans leurs observations que, d'une part, cette 'grille de tarifs' comportant des prix minimum et maximum est une 'question de terminologie' ; que, d'autre part, dès lors que ce tarif refléterait la réalité des prix de revient et n'aurait qu'un caractère indicatif, il devait être considéré comme une simple mercuriale ; qu'enfin, l'enquête administrative aurait constaté que 35 entreprises au maximum, adhérentes à l'A.A.F., ont appliqué en tout ou partie cette 'grille de tarifs' alors qu'il est recensé aujourd'hui en France au moins 8 656 dépanneurs remorqueurs ;

Mais considérant qu'il n'est pas contesté que l'échange d'informations sur les prix des prestations de dépannage-remorquage intervenu lors de la réunion du 4 avril 1991 avait pour finalité principale l'élaboration d'un document comportant des prix minimums et maximums de différents types d'intervention, notamment sous la forme de forfaits ; que ce document porte directement sur le prix des prestations de dépannage-remorquage dont la détermination constitue un élément essentiel de la politique commerciale des entreprises du secteur considéré ; que la diffusion de cette grille a pu avoir pour effet d'inciter des entreprises concurrentes à aligner leurs prix sur ceux qui figuraient dans ce document et qui étaient présentés comme des prix 'normaux' dans la profession, au lieu de se référer à leurs propres prix de revient ;

Considérant, par suite, que la fixation de cette grille de tarifs et sa diffusion ont eu pour objet et ont pu avoir pour effet d'empêcher la libre détermination de leurs prix par les entreprises de dépannage-remorquage et ont pu avoir pour effet de favoriser artificiellement la hausse des tarifs ;

En ce qui concerne la procédure d'agrément :

Considérant que le 'cahier des charges du dépannage et du remorquage des véhicules légers' défini par l'association Assistance Automobile de Bretagne, puis approuvé par les adhérents de l'A.A.F. lors de la constitution de cette association en avril 1991 organise une procédure

d'agrément des professionnels candidats à l'adhésion à cette association inspirée de celle qu'imposent les pouvoirs publics pour le dépannage sur le réseau autoroutier et sur les voies express ;

Considérant que de telles clauses statutaires peuvent avoir un objet ou un effet anticoncurrentiel, dès lors que la sélection des candidats à l'adhésion ne serait pas fondée sur des critères objectifs de nature qualitative et appliqués de manière non discriminatoire et qu'elles seraient utilisées pour empêcher l'accès au marché à certains dépanneurs-remorqueurs;

Mais considérant en l'espèce que l'adhésion à l'association qui, au demeurant, ne regroupait qu'un nombre peu élevé d'entreprises ne constituait nullement une condition d'accès au marché, et que, par suite, les griefs retenus à l'encontre de l'A.A.F. de ce chef doivent être abandonnés ;

En ce qui concerne les zones d'intervention des entreprises de dépannage-remorquage adhérentes à l'A.A.F. :

Considérant que l'article 5 du cahier des charges de l'A.A.F. prévoit : 'Sur l'ensemble du territoire, chaque département est divisé en secteurs d'intervention définis par l'A.A.F.' et qu'aux termes de l'article 18 de la 'charte du dépanneur', le signataire 's'engage à n'intervenir que sur sa zone, sauf accord préalable' ; qu'il n'est pas contesté que des accords de répartition géographique d'intervention ont été discutés à l'échelle de chaque département situé dans le champ d'action de l'A.A.F., sous l'égide du responsable local ou des dirigeants nationaux de l'A.A.F. et au cours de réunions informelles ou de prises de contact ponctuelles lors de l'examen par les dirigeants de l'A.A.F. de demandes d'adhésion de l'A.A.F. ; que cette répartition aurait été effectuée dans les départements des Côtes-d'Armor, du Finistère, de la Loire-Atlantique, de la Mayenne, de la Vendée et de la Sarthe ;

Mais considérant qu'à supposer même que les dirigeants de l'A.A.F., avec le concours de ses adhérents, aient procédé à un tel découpage en zones géographiques d'intervention, il n'est établi ni que celles-ci avaient été nettement délimitées ni que ce découpage ait été assorti d'une interdiction aux adhérents de répondre à des demandes d'intervention hors de la zone qui leur aurait été affectée, alors que les conditions d'intervention conduisent, dans la plupart des cas, les automobilistes immobilisés à faire appel à l'entreprise la plus proche ; que, par ailleurs, les adhérents de l'A.A.F., au nombre d'une cinquantaine en 1992, étaient soumis à la concurrence de nombreux dépanneurs-remorqueurs qui n'appartenaient pas à cette association; que, par suite, le grief retenu de ce chef à l'encontre de l'A.A.F. doit être abandonné ;

Sur les pratiques mises en oeuvre par les entreprises de dépannage-remorquage :

Considérant que les entreprises Allo Assistance-Auto, Anjou-Dépannage, A.S.M.A., Blanchard, D.A.L., Gachot, Galivel, Leyzour, Nectoux (Dépannage-Auto 56) et Périgois ont adhéré à l'A.A.F. et participé à plusieurs réunions organisées par l'A.A.F. ; que s'il a été fait grief à ces entreprises d'avoir pris une part active dans la mise en oeuvre des pratiques décidées en concertation au sein de l'A.A.F. tant en ce qui concerne la répartition géographique des secteurs d'intervention que l'application de la grille tarifaire élaborée lors de la réunion du 4 avril 1991, les seules pièces annexées au rapport sont insuffisantes pour établir que chacune de ces entreprises, pour ce qui la concerne, ait contribué à mettre en application

les décisions prises par l'A.A.F. ; que s'il n'est pas contesté que les tarifs des prestations de dépannage-remorquage des adhérents de l'A.A.F. ont augmenté plus rapidement que la moyenne des prix à la consommation des services privés entre 1990 et 1991, et que cette hausse tarifaire résulte notamment des majorations pratiquées par les entreprises susvisées, il n'est pas établi que cette évolution soit imputable à l'application des tarifs figurant dans la grille tarifaire diffusée à la suite de la réunion du 4 avril 1991 ; que, dans ces conditions, les griefs retenus à l'encontre de ces entreprises doivent être abandonnés ;

Sur les pratiques mises en oeuvre par les sociétés d'assistance automobile :

Considérant qu'il n'est pas contesté que l'A.A.F. est entrée en relation avec les sociétés d'assistance automobile avec pour priorité la recherche d'une harmonisation des prix des prestations de dépannage-remorquage, prenant pour référence la 'grille des tarifs' susmentionnée et la reconnaissance par celles-ci du cloisonnement géographique du marché en cause tel qu'il a été exposé au I-C de la présente décision ;

Considérant qu'en signant deux 'conventions d'intervention', l'une le 20 juin 1991 avec la société Fidélia Assistance, l'autre le 4 juillet 1991 avec la société National Breakdown Recovery Club, aux droits et obligations de laquelle est venue la société Green Flag, l'A.A.F. a cherché à obtenir de ces deux sociétés qu'elles acceptent l'application des tarifs fixés par l'assemblée générale de l'A.A.F. du 4 avril 1991 ;

Mais considérant que, si ces deux sociétés ont respectivement signé ces deux conventions, elles disposaient déjà à l'époque des faits d'un réseau d'entreprises de dépannage-remorquage qu'elles agréaient et dont elles réglaient directement les frais d'intervention ; que ces deux sociétés se trouvaient par conséquent en position d'acheteur vis-à-vis de ces entreprises et que, dès lors, il n'est pas établi qu'elles se soient d'une manière quelconque concertées ou associées avec les entreprises de dépannage adhérant à l'A.A.F. pour mettre en oeuvre des pratiques anticoncurrentielles ; que, dans ces conditions, les griefs retenus à l'encontre des sociétés Green Flag et Fidélia Assistance doivent être abandonnés ;

Sur l'application du 2 de l'article 10 de l'ordonnance du 1er décembre 1986 :

Considérant qu'aux termes de l'article 10 de l'ordonnance du 1er décembre 1986 : 'Ne sont pas soumises aux dispositions des articles 7 et 8 les pratiques... dont les auteurs peuvent justifier qu'elles ont pour effet d'assurer un progrès économique et qu'elles réservent aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, sans donner aux entreprises intéressées la possibilité d'éliminer la concurrence pour une part substantielle des produits en cause. Ces pratiques ne doivent imposer des restrictions à la concurrence que dans la mesure où elles sont indispensables pour atteindre cet objectif de progrès.' ;

Considérant que l'A.A.F. soutient que la mise en oeuvre et la diffusion d'une 'grille des tarifs' de prestations de dépannage et de remorquage avaient pour objet la défense d'un secteur d'activité dont les compétences professionnelles sont mises en doute par les automobilistes et par les sociétés d'assistance automobile et que cette pratique était indispensable 'pour offrir aux consommateurs des interventions de qualité dans la transparence la plus totale et au meilleur coût', 'd'autant plus que l'activité de dépannage-remorquage s'exerce dans des conditions très inégales jugées peu satisfaisantes pour les automobilistes demandeurs d'assistance et pour les services de sécurité' ;



Mais considérant que, pour fondés que soient de tels objectifs, l'A.A.F. n'apporte à l'appui de ces allégations aucun élément de nature à démontrer que la pratique dénoncée relative à la diffusion et à la mise en oeuvre d'un barème de prix aurait été indispensable à leur réalisation;

Considérant qu'en conséquence ces pratiques ne peuvent bénéficier des dispositions du 2 de l'article 10 de l'ordonnance du 1er décembre 1986 ;

Sur les sanctions :

Considérant qu'aux termes de l'article 13 de l'ordonnance du 1er décembre 1986 : 'Le Conseil de la concurrence peut ordonner aux intéressés de mettre fin aux pratiques anticoncurrentielles dans un délai déterminé ou imposer des conditions particulières. Il peut infliger une sanction pécuniaire applicable soit immédiatement, soit en cas d'inexécution des injonctions. Les sanctions pécuniaires sont proportionnées à la gravité des faits reprochés, à l'importance du dommage causé à l'économie et à la situation de l'entreprise ou de l'organisme sanctionné. Elles sont déterminées individuellement pour chaque entreprise ou organisme sanctionné et de façon motivée pour chaque sanction. Le montant maximum de la sanction est, pour une entreprise, de 5 p. 100 du montant du chiffre d'affaires hors taxes réalisé en France au cours du dernier exercice clos. Si le contrevenant n'est pas une entreprise, le maximum est de dix millions de francs.' ;

Considérant que la gravité des pratiques mises en oeuvre par l'A.A.F. doit être appréciée au regard du nombre limité d'entreprises associées à la concertation dans le secteur géographique considéré, et en tenant compte du fait qu'il n'est pas établi que les pratiques aient eu un effet sur le marché ;

Considérant par ailleurs que l'A.A.F. a été associée par les pouvoirs publics à la préparation des textes tendant à organiser les activités de dépannage-remorquage sur le réseau routier ;

Considérant que, selon les déclarations de cette association, le montant des produits réalisés en 1995 s'est élevé à 348 180 F ; qu'en fonction de l'ensemble des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction pécuniaire de 50 000 F,

Décide :

Article unique. - Il est infligé à l'association Assistance Automobile de France une sanction pécuniaire de 50 000 F.

Délibéré, sur le rapport de M. Henri Courivaud, par M. Cortesse, vice-président présidant la séance, MM. Callu, Marleix, Rocca, Sloan, Thiolon, membres.

Le rapporteur général,  
Marie Picard

Le vice-président, présidant la séance,  
Pierre Cortesse