



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR
Observatoire de la formation des prix

Premier rapport semestriel 2012

de l'Observatoire de la formation des prix

Les opinions exprimées sont celles des auteurs et ne correspondent pas nécessairement à celles du Ministère de l'Économie et du Commerce extérieur du Gouvernement.

Pour toute requête ou suggestion, contactez l'Observatoire de la formation des prix du Ministère de l'Économie et du Commerce extérieur du Grand-Duché de Luxembourg.

Ministère de l'Économie et du Commerce extérieur

Observatoire de la formation des prix

19-21, Boulevard Royal
L-2449 Luxembourg
Tél. (+352) 247 84155
Fax (+352) 26 86 45 18
info@odc.public.lu
Janvier 2012

Cette publication est téléchargeable sur le site
http://www.odc.public.lu/activites/observatoire_de_la_formation_des_prix/index.html

© Ministère de l'Économie et du Commerce extérieur, Luxembourg, 2012

Avant-propos

Ce premier rapport de l'Observatoire de la formation des prix étudie en profondeur l'évolution des prix à la consommation du deuxième semestre 2011.

La première partie du rapport porte sur l'inflation au Luxembourg et aborde séparément les quatre grands groupes de produits: les biens durables, les biens semi-durables, les biens non durables et les services. L'évolution des prix administrés est aussi analysée dans cette partie. Pour les données concernant le Luxembourg, l'Observatoire travaille en collaboration étroite avec le STATEC qui pour la consommation privée des ménages détient des séries indiciaires pour 255 agrégats (IPCN). Ces données publiquement accessibles permettent des analyses au niveau de la dynamique des prix.

Dans la deuxième partie du rapport l'évolution de l'indice des prix à la consommation national (IPCN) au Luxembourg est comparée à celle des trois pays voisins, des Pays-Bas et de la moyenne de l'Union européenne. La source principale pour ces autres pays analysés est l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié chaque mois par Eurostat.

La troisième partie est consacrée à une étude thématique : analyse de l'impact de la libéralisation des prix des leçons des instructeurs de conduite sur l'évolution des prix des leçons de conduite. Cette première étude a été arrêtée en octobre 2011 lors des réunions de mise en place de l'OFP, de commun accord avec les représentants des consommateurs et des organisations patronales.

Table de matières

Avant-propos	3
Table de matières	4
1 L'inflation luxembourgeoise au deuxième semestre 2011	6
1.1 Généralités.....	6
1.2 Les plus fortes variations dans les différentes catégories (en %).....	11
1.2.1 Les biens non durables	11
1.2.2 Les biens semi-durables	11
1.2.3 Les biens durables	12
1.2.4 Les services.....	12
1.3 Les prix administrés	12
1.3.1 Explication du terme « prix administrés ».....	12
1.3.2 La liste des prix administrés arrêtée par le gouvernement (2008)	12
1.3.3 Analyse de l'évolution des prix administrés.....	13
2 Comparaison de l'inflation au Luxembourg et dans les pays voisins	17
2.1 Introduction	17
2.2 Généralités.....	19
3 Etude thématique : Analyse de l'impact de la libéralisation des prix des leçons des instructeurs de conduite sur l'évolution des prix des leçons de conduite	23
3.1 Introduction – pourquoi cette analyse ?	23
3.2 Quelques explications concernant la réglementation et la concurrence dans les services professionnels	23
3.3 La situation du secteur des auto-écoles avant la libéralisation (août 2000 - juin 2011).....	25
3.3.1 Le règlement grand-ducal du 8 août 2000 concernant les prix des leçons de conduite	25
3.3.2 Des prix maxima pour les leçons de conduite	26
3.3.3 Evolution des prix au Luxembourg de 1995 à juin 2011	27
3.4 Le changement réglementaire en juillet 2011 : vers une libéralisation des prix des leçons de conduite	29
3.4.1 Suppression des prix maxima et liberté des prix	29
3.4.2 Les avis des chambres professionnelles et du Conseil d'Etat relatifs au projet de règlement grand-ducal	30
3.5 La situation du secteur des auto-écoles après la libéralisation	32
3.5.1 Analyse de l'offre : le nombre de centres de formation au Luxembourg	32

3.5.2	Analyse de la demande : le nombre de permis de conduire	35
3.5.3	Le prix des leçons de conduite après la libéralisation.....	37
3.6	Comparaison internationale.....	45
3.6.1	Description générale du secteur des auto-écoles.....	45
3.6.2	Comparaison de l'évolution des prix au Luxembourg par rapport à l'étranger	46
3.6.3	Analyse des tarifs des auto-écoles en Belgique	47

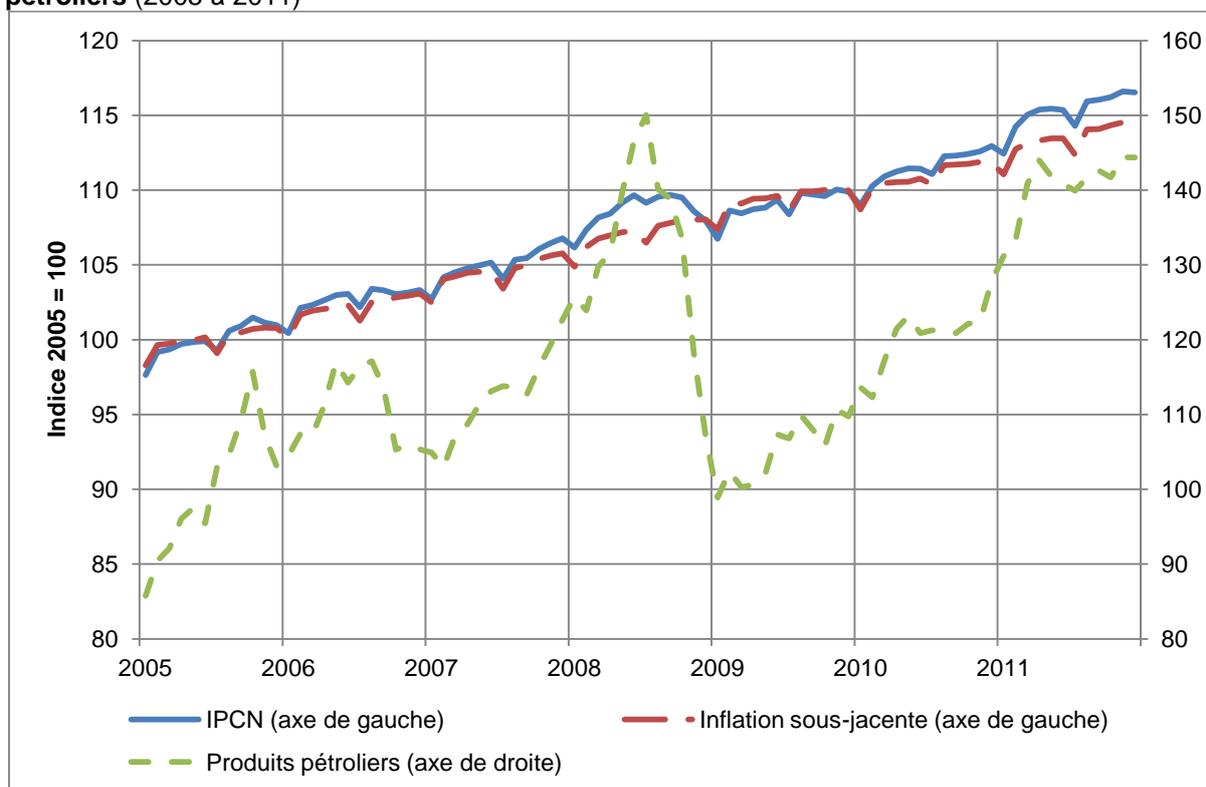
1 L'inflation luxembourgeoise au deuxième semestre 2011

1.1 Généralités

En décembre 2011, le niveau général moyen des prix à la consommation au Luxembourg, mesuré sur base de l'indice des prix à la consommation national (IPCN) et exprimé en année de base 2005=100, s'est élevé à 116,53 points. Comme c'est toujours le cas pendant les mois de soldes, le profil à la hausse de l'indice s'est interrompue provisoirement en janvier et en juillet, mais s'est poursuivie par la suite.

La différence entre l'IPCN et l'inflation sous-jacente, qui exclut les prix pétroliers et d'autres prix qui se forment sur les marchés internationaux, se creuse si les prix des produits pétroliers augmentent par exemple plus rapidement que ceux des autres biens et services. Cet effet est bien visible en mi-2008, où on a assisté à une flambée des prix des produits pétroliers, mais aussi pendant toute l'année 2011.

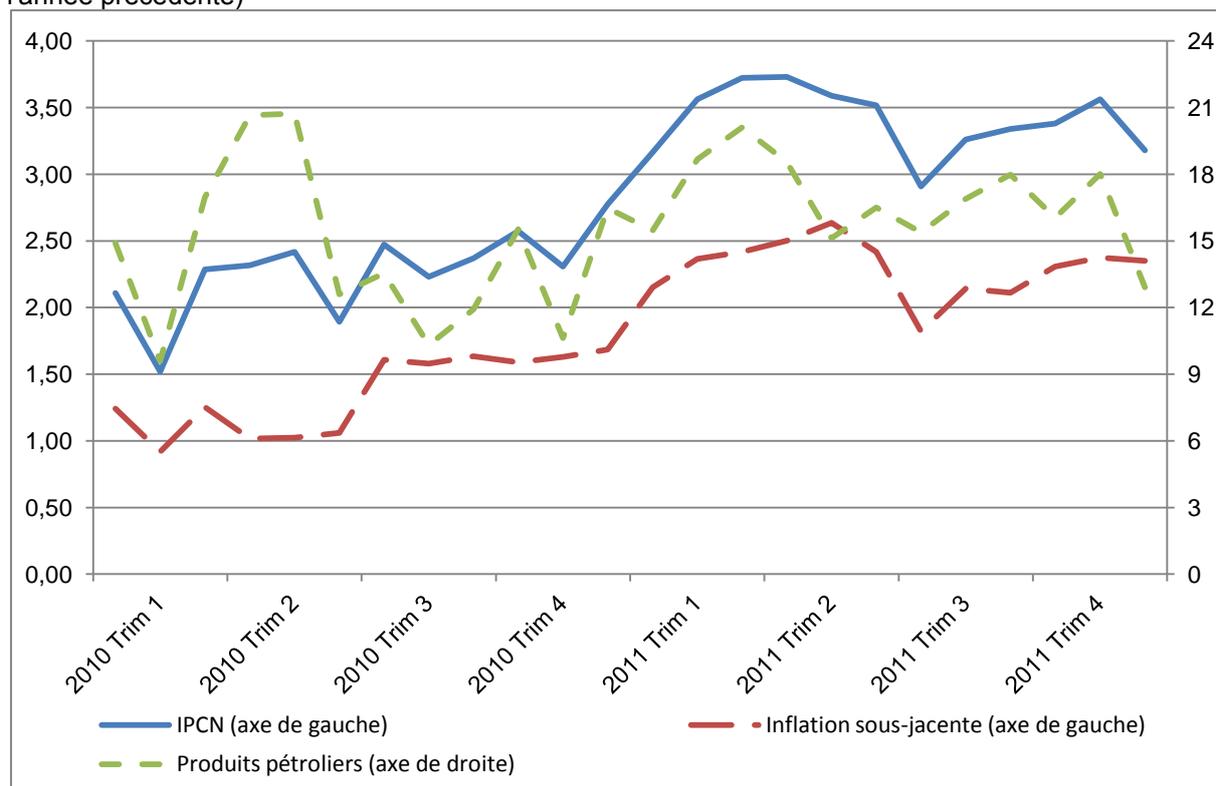
Graphique 1-1 : l'évolution récente de l'IPCN, de l'inflation sous-jacente et des prix de produits pétroliers (2005 à 2011)



Source: STATEC, Calculs: Observatoire de la formation des prix

L'inflation générale était nettement plus élevée en 2011 qu'en 2010 : seul au mois de juillet l'inflation était en-dessous de 3 % et en moyenne annuelle l'inflation augmente à 3,41 % (contre 2,27 % en 2010), soit un niveau similaire qu'en 2008 (3,43 %). L'inflation sous-jacente a atteint 2,30 % en 2011.

Graphique 1-2 : l'évolution récente de l'IPCN, de l'inflation sous-jacente et des prix de produits pétroliers (données mensuelles, pourcentages de variation par rapport au mois correspondant de l'année précédente)



Source: STATEC, Calculs: Observatoire de la formation des prix

Pendant le deuxième semestre de l'année les prix dans presque toutes les catégories ont augmenté moins vite qu'au premier semestre, l'inflation générale est passée de 3,55 % à 3,27 %.

Définitions :

Inflation sous-jacente : sous-série de l'indice général (IPCN) qui exclut notamment les prix pétroliers et d'autres prix qui se forment sur les marchés internationaux. Les séries suivantes sont exclues: Gaz de ville et gaz naturel, Gaz liquéfié, Combustibles liquides, Gas-oil, Essence, Lubrifiants et additifs, Pommes de terre, Café, Thé et infusions, Cacao et chocolat en poudre, Combustibles solides, Energie thermique, Fleurs de coupe.

Biens non durables : biens qui disparaissent après la première utilisation (alimentation, boissons, pétrole, etc.)

Biens semi-durables : biens qui ne disparaissent pas immédiatement mais qui doivent être remplacés après un certain temps (vêtements, pneus, petits matériaux électroniques, jeux, jouets, articles de sport, etc.)

Biens durables : biens qui peuvent être utilisés à des fins de consommation de façon répétée ou continue au cours d'une période d'un an ou plus (automobiles, mobilier, réfrigérateurs, autres gros appareils ménagers, etc.)

Services : services médicaux, loyers, transport, crèches, voyages, services financiers.

Tableau 1-1 : Indice des prix à la consommation national en 2011

(en pourcentages de variation par rapport à la période correspondante de l'année précédente)

	ICPN	Inflation sous-jacente	Produits pétroliers	Autres biens et services	Biens non durables	Biens semi-durables	Biens durables	Services
Pondération			7,6%	92,4%	32,1%	8,7%	17,5%	41,7%
Janvier	3,17	2,15	15,47	2,18	5,78	-4,01	1,30	3,29
Février	3,56	2,37	18,68	2,39	6,48	0,69	1,02	2,98
Mars	3,72	2,42	20,11	2,43	6,54	-0,10	1,26	3,39
Avril	3,73	2,50	18,54	2,54	6,30	0,59	1,53	3,33
Mai	3,59	2,64	15,13	2,65	5,59	0,84	1,53	3,51
Juin	3,52	2,42	16,51	2,48	5,50	0,44	1,55	3,48
Juillet	2,91	1,82	15,38	1,89	5,46	-4,41	1,59	2,87
Août	3,26	2,14	16,89	2,17	5,52	0,96	1,49	2,72
Septembre	3,34	2,11	17,98	2,17	5,71	0,99	1,75	2,64
Octobre	3,38	2,31	16,04	2,36	5,17	0,62	1,84	3,19
Novembre	3,56	2,38	18,01	2,39	5,84	0,48	1,79	3,15
Décembre	3,18	2,35	12,91	2,39	4,54	0,23	2,06	3,23
Semestre 1	3,55	2,41	17,41	2,44	6,03	-0,26	1,37	3,33
Semestre 2	3,27	2,18	16,20	2,23	5,37	-0,19	1,75	2,97
Moyenne	3,41	2,30	16,80	2,34	5,70	-0,22	1,56	3,15

Source: STATEC, Calculs: Observatoire de la formation des prix

Les biens non durables ont augmenté de 5,70 % en une année, dont les prix énergétiques (gaz, combustibles liquides, gas-oil, essence) l'alimentation en eau (+19,75%), et le café (+12,91%) ont varié le plus par rapport à 2010.

Les biens semi-durables ont une influence mineure au taux d'inflation général à cause de leur pondération faible (8,7 % en 2011). Les prix de cette catégorie ont diminué de 0,22 % par rapport à l'année précédente.

Les biens durables ont une pondération de 17,5 % au sein de l'ICPN et ils sont responsables de 0,3 points de pourcentage de l'inflation totale de l'année 2011. La catégorie de bien durable avec la plus grande variation est la bijouterie ; sans doute l'origine de cette variation se trouve dans la flambée de l'or sur les marchés internationaux (augmentation de 70 % entre janvier 2010 et septembre 2011). Pendant le dernier trimestre 2011, le prix de l'or a diminué de plus de 300 dollar, cet effet n'était pas encore visible dans le panier de l'indice.

Les services ont la plus grande pondération dans l'ICPN. L'augmentation de 3,15% par rapport à 2010 est principalement due à des changements législatifs (réforme du système de la santé et adoption de la directive européenne concernant la gestion de l'eau potable).

Tableau 1-2 : Contributions à l'inflation en 2011

(en points de pourcentages)

	IPCN	Produits pétroliers	Autres biens et services	Biens non durables	Biens semi-durables	Biens durables	Services
Janvier	3,17	1,2	2,0	1,9	-0,3	0,2	1,4
Février	3,56	1,4	2,2	2,1	0,1	0,2	1,2
Mars	3,72	1,5	2,2	2,1	0,0	0,2	1,4
Avril	3,73	1,4	2,3	2,0	0,1	0,3	1,4
Mai	3,59	1,1	2,4	1,8	0,1	0,3	1,5
Juin	3,52	1,2	2,3	1,8	0,0	0,3	1,4
Juillet	2,91	1,2	1,7	1,8	-0,4	0,3	1,2
Août	3,26	1,3	2,0	1,8	0,1	0,3	1,1
Septembre	3,34	1,4	2,0	1,8	0,1	0,3	1,1
Octobre	3,38	1,2	2,2	1,7	0,1	0,3	1,3
Novembre	3,56	1,4	2,2	1,9	0,0	0,3	1,3
Décembre	3,18	1,0	2,2	1,5	0,0	0,4	1,3
Semestre 1	3,55	1,3	2,3	1,9	0,0	0,2	1,4
Semestre 2	3,27	1,2	2,1	1,7	0,0	0,3	1,2
Moyenne	3,41	1,3	2,2	1,8	0,0	0,3	1,3

Source: STATEC, Calculs: Observatoire de la formation des prix

Même si les produits pétroliers ont seulement une pondération de 7,6% dans le panier de l'indice, 1,3 points de pourcentage de l'inflation totale trouvent leur origine dans l'essence, le gas-oil et d'autres combustibles liquides.

Si on divise le panier de l'IPCN en 12 catégories selon la classification COICOP retenue par Eurostat¹, on constate qu'en 2011 les principaux déterminants de l'inflation sont les catégories « 04. Logement, eau, électricité et combustibles » et « 07. Transports ». 1,88 points de pourcentage de l'inflation totale de 3,41 % trouvent leur origine dans ces deux rubriques (entre autres l'alimentation en eau et la reprise des eaux usées, les différents produits pétroliers, les leçons de conduite²).

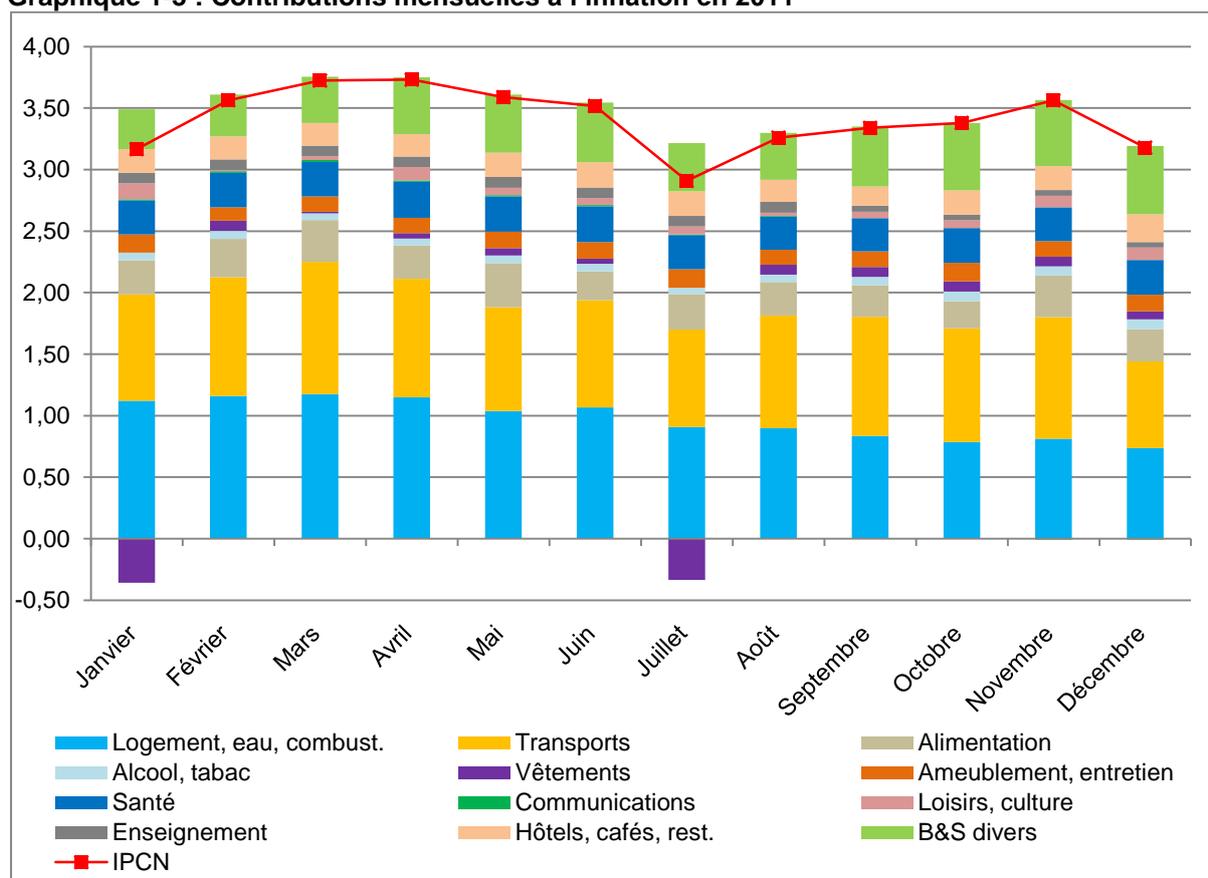
Dans la catégorie « 12. Biens et services divers », la rubrique « Maisons de retraite et de soins » représente plus d'un quart du poids de toute la catégorie, donc aussi l'augmentation de 3,25% par rapport à 2010 a un effet plus important que l'augmentation de la bijouterie, qui a une pondération en-dessous de 3 %.

¹ Pour plus de détails concernant la méthodologie de classement:

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-AO-01-005/FR/KS-AO-01-005-FR.PDF

² Cf. étude thématique (p. 23 – 48)

Graphique 1-3 : Contributions mensuelles à l'inflation en 2011



Source: STATEC, Calculs: Observatoire de la formation des prix

Toutes les données sont hors effet saisonnier, les chiffres sont comparés par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Cependant la méthodologie pour traiter les soldes et produits saisonniers a changé. Les résultats correspondent à la comparaison « nouvelle méthodologie » (2011) par rapport à « ancienne méthodologie » (2010). Les taux ne sont donc pas interprétables³.

³ Treatment of seasonal products in the Harmonised Indices of Consumer Prices (HICP): <http://www.statistiques.public.lu/fr/methodologie/methodes/Prix/ipc/methodologie-fruitslegumes.pdf>

Tableau 1-3 : Contributions à l'inflation
(en points de pourcentages)

	2011	Sem. 1 2011	Sem. 2 2011	Pondération
<i>Ensemble des biens et services</i>	3,41	3,55	3,27	100%
Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	0,29	0,30	0,27	11,15%
Boissons alcoolisées et tabac	0,06	0,06	0,07	3,55%
Articles d'habillement et chaussures	0,00	-0,01	0,01	4,74%
Logement, eau, électricité et combustibles	0,97	1,12	0,83	14,05%
Ameublement, équipement de ménage et entretien	0,13	0,13	0,13	7,94%
Santé	0,28	0,28	0,28	2,41%
Transports	0,91	0,93	0,88	21,77%
Communications	0,01	0,01	0,00	2,49%
Loisirs, spectacles et culture	0,07	0,07	0,07	8,41%
Enseignement	0,07	0,09	0,06	1,08%
Hôtels, cafés, restaurants	0,19	0,19	0,19	7,26%
Biens et services divers	0,45	0,41	0,48	15,15%

Source: STATEC, Calculs: Observatoire de la formation des prix

Remarque : Biens et services divers : maisons de retraite et de soins (représentent 27,5% de cette catégorie), crèches et foyers du jour pour enfants (12,5%), salons de coiffure (10%), services financiers (10%), assurances, bijouterie, horlogerie, articles d'hygiène corporelle, articles de voyages, etc.

1.2 Les plus fortes variations dans les différentes catégories (en %)

1.2.1 Les biens non durables

Les plus fortes variations au deuxième semestre 2011 par rapport au deuxième semestre 2010:

Tableau 1-4 :

À la hausse		À la baisse	
Combustibles liquides	25,53	Légumes frais	-17,35
Gas-oil	17,23	Pommes de terre	-6,42
Margarine et autres graisses végétales	15,08	Electricité	-3,23
Café	14,75	Légumes surgelés ou séchés	-3,22
Energie thermique	14,07	Plantes et produits pour jardins	-2,56
Gaz de ville et gaz naturel	13,34	Produits pharmaceutiques: médicaments	-1,86

1.2.2 Les biens semi-durables

Les plus fortes variations au deuxième semestre 2011 par rapport au deuxième semestre 2010:

Tableau 1-5 :

À la hausse		À la baisse	
Hommes: Autres vêtements	11,65	Petits appareils électroménagers	-4,74
Dames: Autres vêtements	9,37	Pneus	-4,67
Linge de lit: couvertures, draps, etc.	6,62	Dames: Ensembles, tailleurs, deux-pièces	-4,64
Linge de table et de toilette	5,55	Dames: Blouses et chemises	-4,41
Coutellerie et argenterie	5,39	Enfants: Manteaux, imperméables, vestes, anoraks, etc.	-3,14
Dames: Linge de corps	5,10	Dames: Robes	-2,25

1.2.3 Les biens durables

Les plus fortes variations au deuxième semestre 2011 par rapport au deuxième semestre 2010:

Tableau 1-6 :

À la hausse		À la baisse	
Bijouterie	28,10	Equipement photographique, cinématographique, etc.	-6,14
Mobilier de jardin	7,24	Gros outillage à moteur pour la maison	-4,21
Horlogerie	6,94	Appareils de télévision, magnétoscopes etc.	-3,64
Appareils et matériel thérapeutiques	6,02	Equipement de téléphonie, télécopie, etc.	-2,36
Calculatrices, machines à écrire, etc.	3,95	Appareils de reproduction etc. du son	-1,29
Automobiles à essence, cylindrée > 3001 cm3	3,37	Equipement informatique	-1,17

1.2.4 Les services

Les plus fortes variations au deuxième semestre 2011 par rapport au deuxième semestre 2010:

Tableau 1-7 :

À la hausse		À la baisse	
Services dentaires	156,37	Services pour animaux de compagnie	-0,97
Services paramédicaux	39,72	Voyages à forfait par autocar	-0,15
Services médicaux	31,68		
Reprise des eaux usées	28,37		
Leçons de conduite, etc.	24,30		
Services hospitaliers	17,36		

1.3 Les prix administrés⁴

1.3.1 Explication du terme « prix administrés »

La dénomination « prix administrés » est trompeuse car elle suggère que l'Etat mettrait en scène des hausses de prix discrétionnaires en (ab-)usant de son pouvoir régalién. En fait, il s'agit pour l'essentiel d'entreprises ou de prestataires qui vendent un service sur un marché concurrentiel et qui sont tenus d'atteindre des missions et des objectifs en gérant les coûts de production et le prix de vente.

1.3.2 La liste des prix administrés arrêtée par le gouvernement (2008)

Les partenaires sociaux et le gouvernement avaient convenu en 2006 lors des discussions au sein du Comité de coordination tripartite d'un ensemble de mesures en vue d'une meilleure maîtrise de l'inflation, Parmi ces mesures figurait également la poursuite d'une politique prudente et évitant les à-coups au niveau de l'adaptation des prix administrés. Le gouvernement avait ensuite mis en place un *Plan d'action contre une inflation excessive* qui comprend les prix administrés, et avait arrêté début 2008 une liste de prix administrés.

⁴ Voir aussi la lettre N°13 de l'Observatoire de la compétitivité: « *Les prix administrés - un éclairage pour un débat serein* » : http://www.odc.public.lu/publications/lettre_observatoire/lettre_odc_13.pdf

Tableau 1-8 : La liste des prix administrés arrêtée par le gouvernement (2008)

N	Catégorie
1	Alimentation en eau
2	Collecte des ordures ménagères
3	Reprise des eaux usées
4	Frais de stationnement
5	Théâtres, concerts, musées, bibliothèques (public)
6	Contrôle technique automobile
7	Transport de personnes par chemin de fer
8	Transport de personnes par autobus
9	Transport de personnes par Taxi
10	Transport combiné de personnes par rail et route
11	Maisons de retraite et de soins, etc. (conventionné)
12	Crèches, foyers de jour pour enfants, etc. (conventionné)
13	Services médicaux et services paramédicaux
14	Services dentaires
15	Services hospitaliers
16	Produits pharmaceutiques
17	Services sportifs et récréatifs (publics)
18	Cantines (publiques)
19	Internats
20	<i>Leçons de conduite (libéralisée depuis juillet 2011)</i>

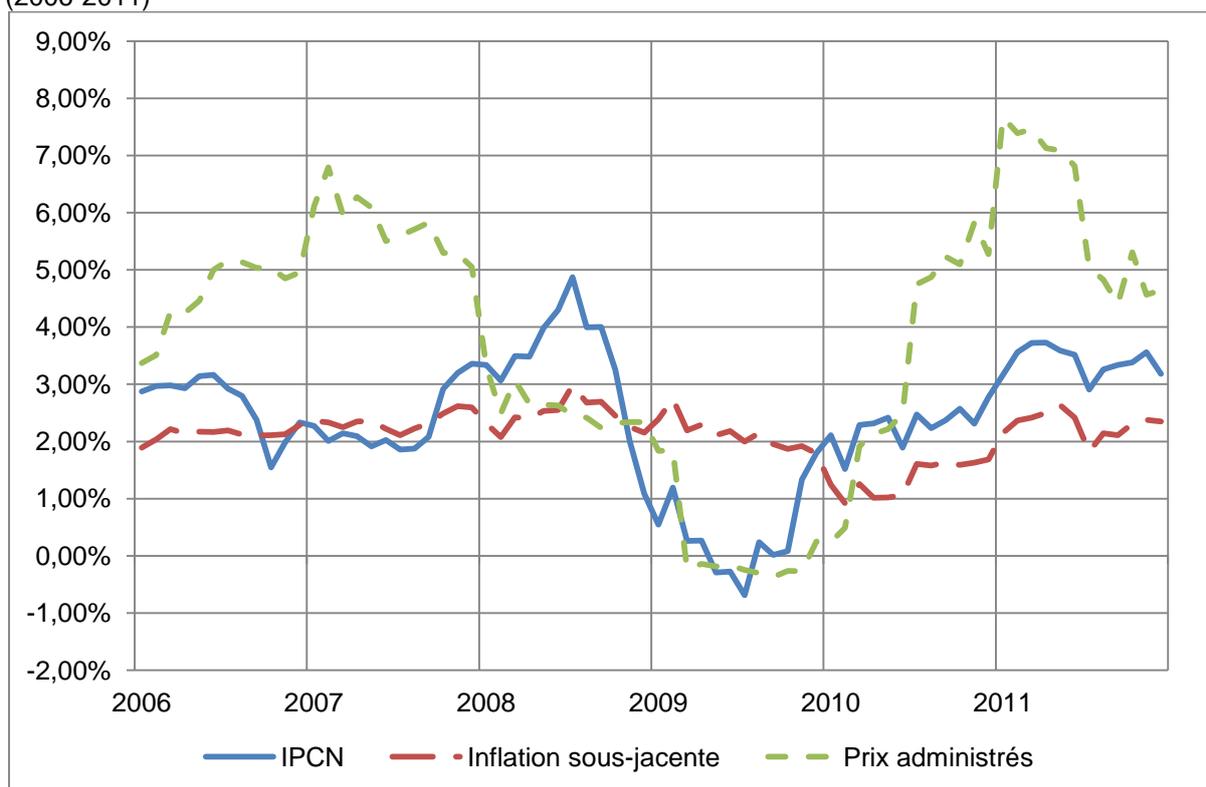
Remarques : A cause de la définition de la nomenclature internationale utilisée pour l'Indice des prix, certaines de ces catégories peuvent renfermer aussi bien des prix dits administrés que des prix librement déterminés par le marché.
 Dans cette liste datant de début 2008, la fixation de prix dans une catégorie (n° 20) est entretemps devenue libre (cf. étude thématique).

1.3.3 Analyse de l'évolution des prix administrés

Les prix administrés constituent un élément de l'inflation. Mais il est cependant important de préciser que les analyses ne permettent pas d'obtenir une mesure exacte de l'évolution des prix administrés. En effet, les catégories de prix sur base desquelles ces indices sont calculés peuvent renfermer aussi bien des prix dits administrés que des prix librement déterminés par le marché, et ceci à cause de la définition de la nomenclature statistique internationale utilisée.

Sur base de la liste des prix administrés validée par le Conseil de gouvernement en 2008 (pondération début 2011: 12,09%, après la libéralisation des leçons de conduite en juillet : 11,90%), on peut constater qu'au fil des dernières années l'évolution des prix administrés est plus importante au Luxembourg que celle de l'indice des prix à la consommation national (IPCN) ou encore de l'inflation sous-jacente.

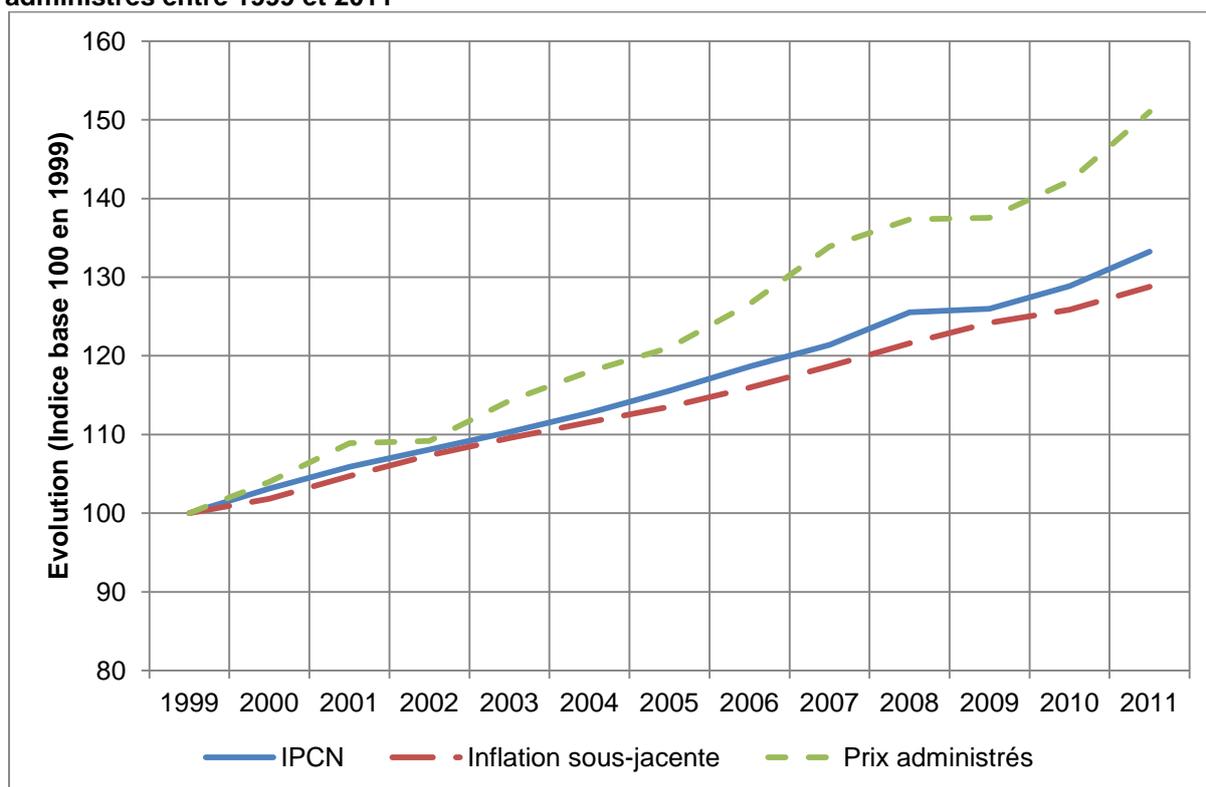
Graphique 1-4 : Evolution de l'IPCN, de l'inflation sous-jacente et des prix administrés (2006-2011)



Source: STATEC, Calculs: Observatoire de la formation des prix
 Remarque : la catégorie « 07.02.04.01.03. Leçons de conduite, etc » a été enlevée des calculs à partir de juillet 2011

Entre 2005 et 2011, l'indice des prix administrés a augmenté de 25%, alors que l'IPCN a augmenté de 15% et l'inflation sous-jacente de 13%. L'indice national des prix administrés a connu une hausse importante en 2010 à cause d'un effet de rattrapage suite au gel des prix administrés entre avril 2008 et décembre 2009 ; et en 2011 suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle législation relative à la santé, un effet exceptionnel. En vue de ne pas devoir prendre en considération cette forte hausse de début 2011, et en n'analysant que la période 2005-2010, on constate dans ce cas aussi que l'évolution de l'indice national des prix administrés a été plus importante que celle de l'IPCN ou encore de l'inflation sous-jacente. Entre 2005 et 2010, l'indice des prix administrés a augmenté de 17%, alors que l'IPCN et l'inflation sous-jacente ont augmenté de 11% chacun.

Graphique 1-5 : Evolution de l'IPCN, de l'inflation sous-jacente et de l'indice national des prix administrés entre 1999 et 2011



Source : STATEC, Calculs: Observatoire de la formation des prix
 Remarque : la catégorie « 07.02.04.01.03. Leçons de conduite, etc » a été enlevée des calculs à partir de juillet 2011

Si on enlève de cet indice des prix administrés la hausse structurelle due à l'entrée en vigueur de la loi-cadre transposant la directive européenne relative à l'eau et la baisse structurelle suite à l'introduction des chèques services pour les crèches⁵ (pondération 2011 de cet indice alternatif: 9,03%), dont les changements résultent d'une disposition légale (réglementaire), alors on constate que cet indice a certes évolué moins rapidement, mais l'évolution reste cependant toujours plus rapide que celle de l'IPCN ou encore de l'inflation sous-jacente. Entre 2005 et 2011, cet indice des prix administrés a augmenté de 20%, alors que l'IPCN affiche une hausse de 15% et l'inflation sous-jacente de 13%. Avant l'entrée en vigueur des réformes du système de santé, c'est-à-dire en 2010, cet indice « hors crèches et eau » a augmenté de 15% par rapport à 2005, alors que l'IPCN et l'inflation sous-jacente ont augmenté de 11% sur la même période.

L'impact des prix administrés sur l'évolution du taux d'inflation s'élève à 22%

La part des prix administrés dans la hausse des prix à la consommation reste faible ! L'inflation faite maison, selon l'expression médiatique, est donc largement exagérée. Si on suppose que l'ensemble des prix administrés selon la définition officielle était resté stable

⁵ D'une part la rubrique « Crèches » est enlevée car l'introduction des chèques services en 2009 a fait en sorte que cette position constitue une valeur aberrante (« *outlier* ») qui a une influence significative et risque donc de fausser l'analyse. D'autre part, les hausses du prix de l'eau (alimentation et reprise) liées à l'entrée en vigueur de la loi-cadre transposant la directive européenne relative à l'eau, influencent à la hausse la progression des prix administrés. Si on enlève donc les crèches et les deux rubriques relatives à l'eau, dont les hausses exceptionnelles résultent d'une disposition légale/réglementaire, on obtient un indice alternatif des prix administrés « hors crèches et eau ».

depuis janvier 2007 (pour les autres biens et services les prix effectivement observés ont été intégrés dans le calcul), il est possible de déterminer l'impact des prix administrés sur les taux d'inflation. Sous l'effet du gel des prix administrés, la variation annuelle des prix administrés est proche de zéro en 2009. Ce n'est qu'à partir de 2010 que des hausses sont observées sur les prix administrés, conduisant à un léger écart entre les taux d'inflation observés et les taux d'inflation simulés.

Selon les simulations de l'OFP, le taux d'inflation de 2010 aurait été de 1,9% au lieu de 2,3% si la variation des prix administrés avait été nulle au lieu de la progression de 3,4% effectivement observée. Pour 2011, le taux d'inflation aurait été de 2,66% au lieu de 3,41% sous les mêmes conditions. Donc l'influence des prix administrés au taux d'inflation est de 22,1%. Il reste à rappeler qu'il est peu réaliste pour une entreprise publique ou un prestataire de services de garder les mêmes prix pendant plus de trois ans et de garantir la même qualité de service respectivement de garder le même nombre d'effectifs. Les charges des entreprises ou prestataires de services ont augmenté pendant les dernières années à travers les hausses salariales (par exemple quatre tranches indiciaires), sans considérer d'autres charges comme le pétrole.

Tableau 1-9 : Résultats de la simulation de l'impact des prix administrés sur le taux d'inflation, avec comme hypothèse la stabilité des prix administrés depuis janvier 2007

	2008	2009	2010	2011
IPCN (observé)	3,4%	0,4%	2,3%	3,4%
Prix administrés (observé)	2,6%	0,1%	3,4%	6,2%
IPCN simulé sous l'hypothèse d'une stabilité des prix administrés	3,2%	0,4%	1,9%	2,7%
Impact des prix administrés sur le taux d'inflation (en points de pourcentage)	-0,2	0,0	-0,4	-0,7

Source: STATEC, Calculs: Observatoire de la formation des prix

Remarque : la catégorie « 07.02.04.01.03. Leçons de conduite, etc » a été enlevée des calculs à partir de juillet 2011

2 Comparaison de l'inflation au Luxembourg et dans les pays voisins

2.1 Introduction

1. Toute comparaison internationale ne peut renseigner que des tendances !

L'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié chaque mois par Eurostat regroupe des indices des prix à la consommation de l'UE calculés conformément à une approche harmonisée et à une liste de définitions. Les IPCH visent à couvrir l'ensemble des dépenses de consommation finale pour tous les types de ménages de manière à donner en temps utile une image fidèle de l'inflation⁶. L'IPCH tient compte de la non-uniformité des comportements de consommation au sein des Etats membres. En effet, l'importance relative des dépenses de consommation pour chaque bien ou service varie d'un pays à l'autre, celles-ci pouvant dépendre notamment du climat, de taxes, des modes de vie, des traditions culturelles et de la disponibilité des produits.

Le tableau suivant montre les différences de poids dans l'indice des prix à la consommation :

Tableau 2-1 : Comparaison des poids des 12 catégories au sein des IPCH / IPCN des pays analysés (en pourcentages)

	UE	GER	BEL	FRA	NED	LUX (IPCN)
<i>Ensemble des biens et services</i>	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	15,63	12,10	17,19	15,98	13,98	11,15
Boissons alcoolisées et tabac	4,51	4,51	4,68	3,93	3,86	3,55
Articles d'habillement et chaussures	6,39	5,29	5,98	5,21	6,22	4,74
Logement, eau, électricité et combustibles	15,61	23,29	14,09	15,53	17,39	14,05
Ameublement, équipement de ménage et entretien	6,52	6,00	7,24	6,15	7,59	7,94
Santé	3,94	4,34	3,69	4,14	2,68	2,41
Transports	15,17	15,40	14,71	17,29	14,90	21,77
Communications	3,19	2,76	2,93	3,26	4,30	2,49
Loisirs, spectacles et culture	10,16	11,85	11,36	9,87	11,99	8,41
Enseignement	1,24	1,01	0,64	0,78	0,74	1,08
Hôtels, cafés, restaurants	9,05	5,15	8,31	7,87	6,17	7,26
Biens et services divers	8,60	8,30	9,18	10,00	10,19	15,15

Source: Eurostat, STATEC

Mais aussi la composition des sous-catégories de l'IPCH peut présenter des divergences importantes: citons un exemple constaté par l'Observatoire des prix belge: la classe CP0441 de l'IPCH, « l'adduction d'eau », comprend en Belgique la distribution d'eau potable ainsi que le service d'assainissement de l'eau. Par contre pour l'Allemagne

⁶ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-BE-04-001/FR/KS-BE-04-001-FR.PDF

l'assainissement est répertorié sous une autre classe dans l'IPCH et pour les Pays-Bas cette classe ne fait pas partie de l'indice harmonisé⁷.

En conclusion, il faut garder à l'esprit que les différences de comportement national en matière de consommation influencent considérablement la composition et les poids des catégories et sous-catégories présentes dans les IPCH nationaux. Les comparaisons de l'inflation doivent donc être réalisées avec prudence. En effet, des écarts de taux d'inflation entre pays ne sont pas exclusivement causés par des évolutions différentes de prix pour des produits et / ou services identiques, mais peuvent également être expliqués par des poids différents des sous-catégories ainsi que par une composition différente des sous-catégories.

2. Choix de l'indice pour le Luxembourg

Selon le règlement grand-ducal du 20 décembre 1999 concernant l'établissement de l'indice des prix à la consommation⁸ le STATEC établit chaque mois un indice des prix à la consommation conformément aux dispositions du Règlement (CE) No 2494/95 du Conseil du 23 octobre 1995 relatif aux indices des prix à la consommation harmonisés et des règlements du Conseil et de la Commission pris en son exécution.

En complément à l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH), le STATEC établit un indice des prix à la consommation national (IPCN), qui se conforme aux mêmes principes et concepts méthodologiques. Toutefois, la couverture géographique de l'IPCN se limite à la seule population résidente. Elle exclut la consommation des non résidents, non négligeable pour certaines catégories.

Chacune des positions de référence de la liste commune des biens et services entrant dans le calcul de l'IPCH et de l'IPCN est affectée de deux coefficients de pondération, dont l'un est propre à l'IPCH et l'autre à l'IPCN. Les coefficients de pondération propres à l'IPCN représentent l'importance relative de la dépense monétaire de consommation finale, consacrée sur le territoire économique national par les ménages résidents à l'achat de chacun des biens et services figurant dans la liste, par rapport à la dépense monétaire totale de consommation finale effectuée sur le territoire pour l'acquisition de l'ensemble des biens et services de la liste.

L'IPCN se distingue de l'IPCH par le seul fait qu'il possède une pondération différente. Certaines positions, comme par exemple les produits pétroliers ou les produits de tabac (produits pour lesquels les dépenses des travailleurs frontaliers et des touristes sont importantes sur le territoire luxembourgeois) ont une pondération moins élevée dans l'IPCN que dans l'IPCH⁹. **Donc l'indice des prix à la consommation national (IPCN) est utilisé pour les comparaisons suivantes, comme il donne une image plus fidèle de la consommation nationale.**

⁷ http://statbel.fgov.be/fr/binaries/report_prices_observatorium_032010_fr_tcm326-111380.pdf (page 21)

⁸ http://www.legilux.public.lu/leg/textescoordonnes/compilation/recueil_lois_speciales/INDICE.pdf

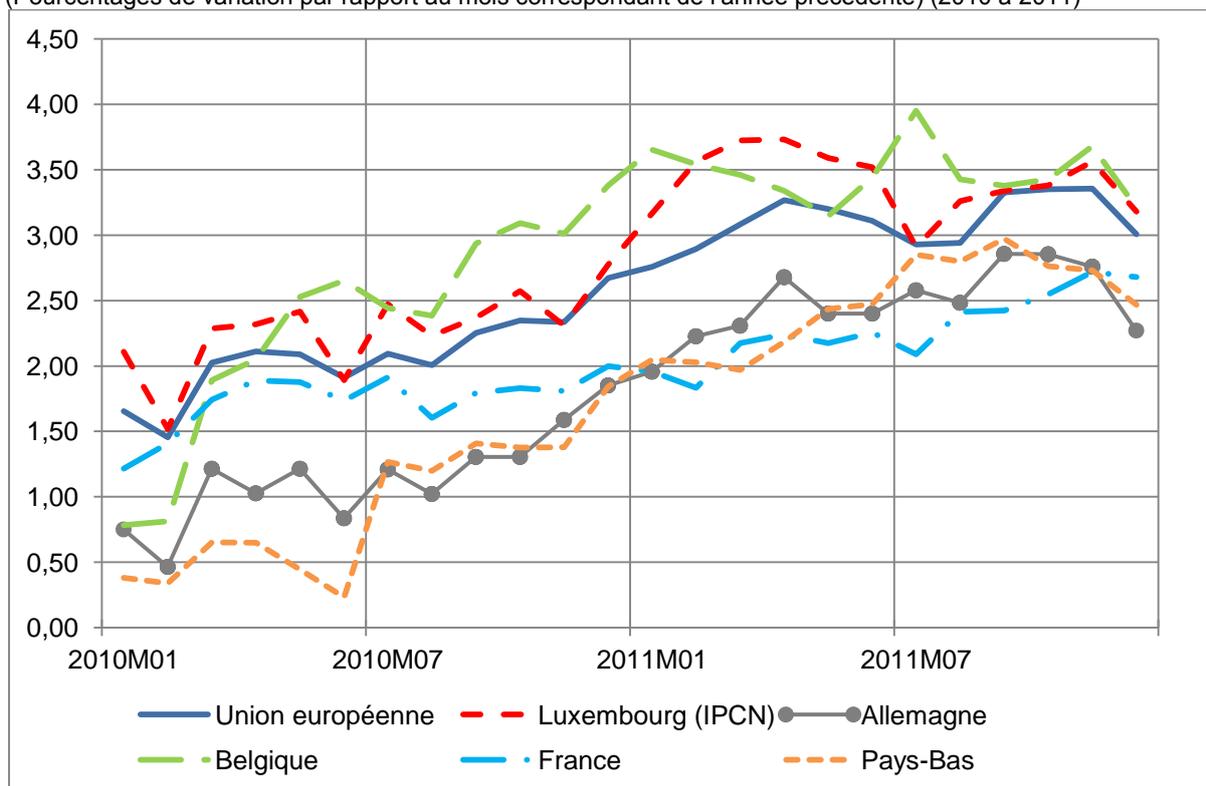
⁹ <http://www.legilux.public.lu/leg/a/archives/2011/0026/a026.pdf> (poids des différentes catégories de l'IPCH et de l'IPCN en 2011)

2.2 Généralités

Contrairement au Luxembourg, presque tous les pays ont vu leur inflation au deuxième semestre par rapport au premier semestre 2011. La moyenne de l'Union européenne s'est établie à 3,15% au deuxième semestre contre 3,05% au cours des six premiers mois de l'année. Le taux pour le Luxembourg reste au-dessus de celui de la majorité des autres pays. Seule la Belgique a une inflation plus élevée (3,51% contre 3,27%). L'inflation nationale reste aussi plus élevée que la moyenne européenne depuis novembre 2009. Le niveau général des prix a diminué dans tous les pays en décembre, suite à la diminution des produits pétroliers.

Graphique 2-1 : Evolution récente de l'inflation au niveau européen

(Pourcentages de variation par rapport au mois correspondant de l'année précédente) (2010 à 2011)



Source: STATEC, Eurostat, Calculs: Observatoire de la formation des prix

Tableau 2-2 : Evolution de l'inflation au niveau européen

(en pourcentages de variation par rapport à la période correspondante de l'année précédente)

	Semestre 1 2011	Semestre 2 2011	2011
Allemagne	2,33	2,63	2,48
Belgique	3,43	3,51	3,47
France	2,11	2,48	2,29
Luxembourg (IPCN)	3,55	3,27	3,41
Pays-Bas	2,19	2,76	2,48
Union Européenne	3,05	3,15	3,10

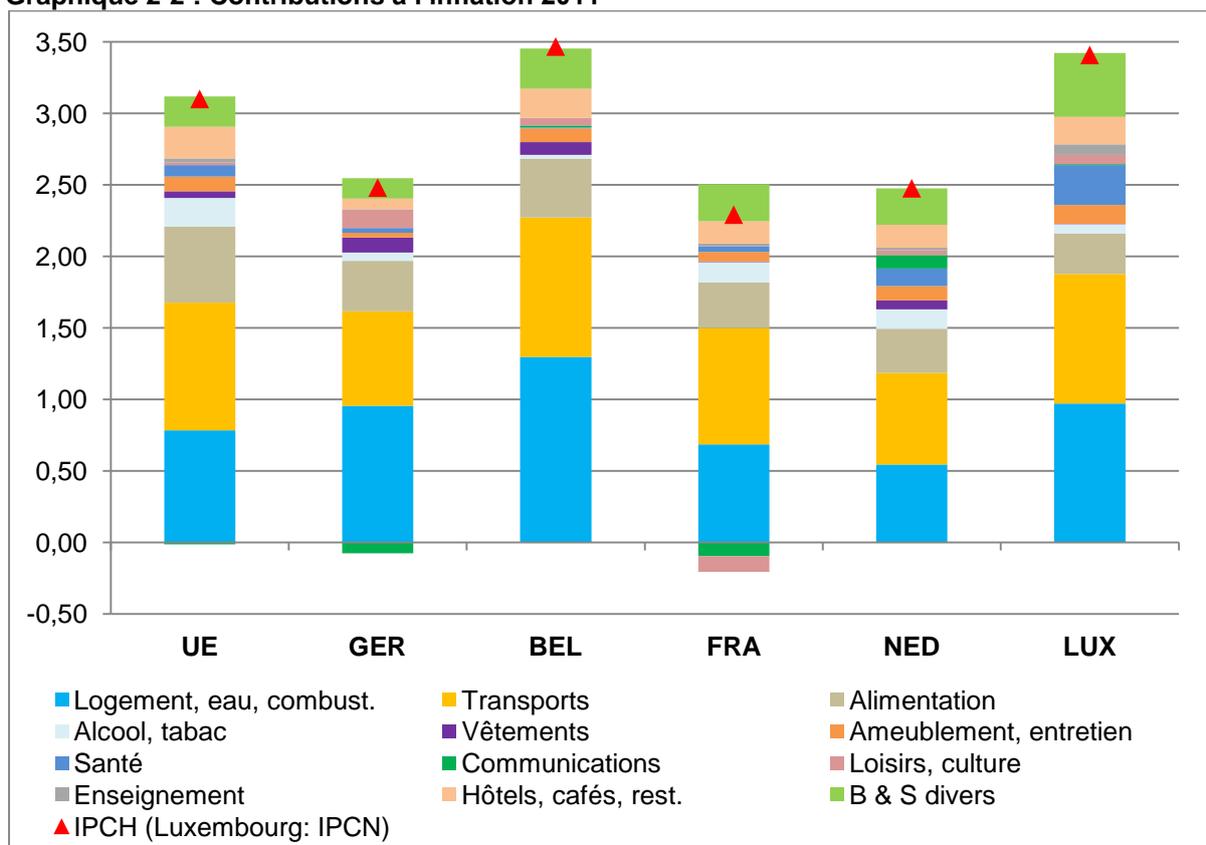
Source: STATEC, Eurostat, Calculs: Observatoire de la formation des prix

L'Observatoire des prix en Belgique a conclu que l'inflation belge serait traditionnellement plus sensible aux fluctuations du cours du pétrole brut à cause d'un poids plus élevé des produits énergétiques dans l'ICPH. De plus, la sensibilité de l'inflation aux chocs pétroliers

en Belgique serait renforcée par la réaction plus prononcée des prix énergétiques à ces chocs, notamment en raison du niveau assez faible des accises et des taxes connexes. Le STATEC a fait la même conclusion dans sa note de conjoncture 2011/2¹⁰. Une grande partie de l'inflation luxembourgeoise résulte de la flambée des produits pétroliers (cf. Chapitre 1 concernant l'inflation luxembourgeoise).

Dans tous les pays européens analysés dans ce rapport, deux catégories ont la plus grande influence sur les taux d'inflation : « 04. Logement, eau, électricité et combustibles » et « 07. Transports ». Ces deux catégories contribuent entre 48% (Pays-Bas) et 66% (Belgique) à l'inflation nationale. Pour le Luxembourg, ce pourcentage s'élève à 55%.

Graphique 2-2 : Contributions à l'inflation 2011



Source: STATEC, Eurostat, Calculs: Observatoire de la formation des prix

¹⁰ « Transmission des prix du pétrole aux prix à la consommation », encadré à la page 52: <http://www.statistiques.public.lu/catalogue-publications/note-conjoncture/2011/PDF-NDC-2-2011.pdf>

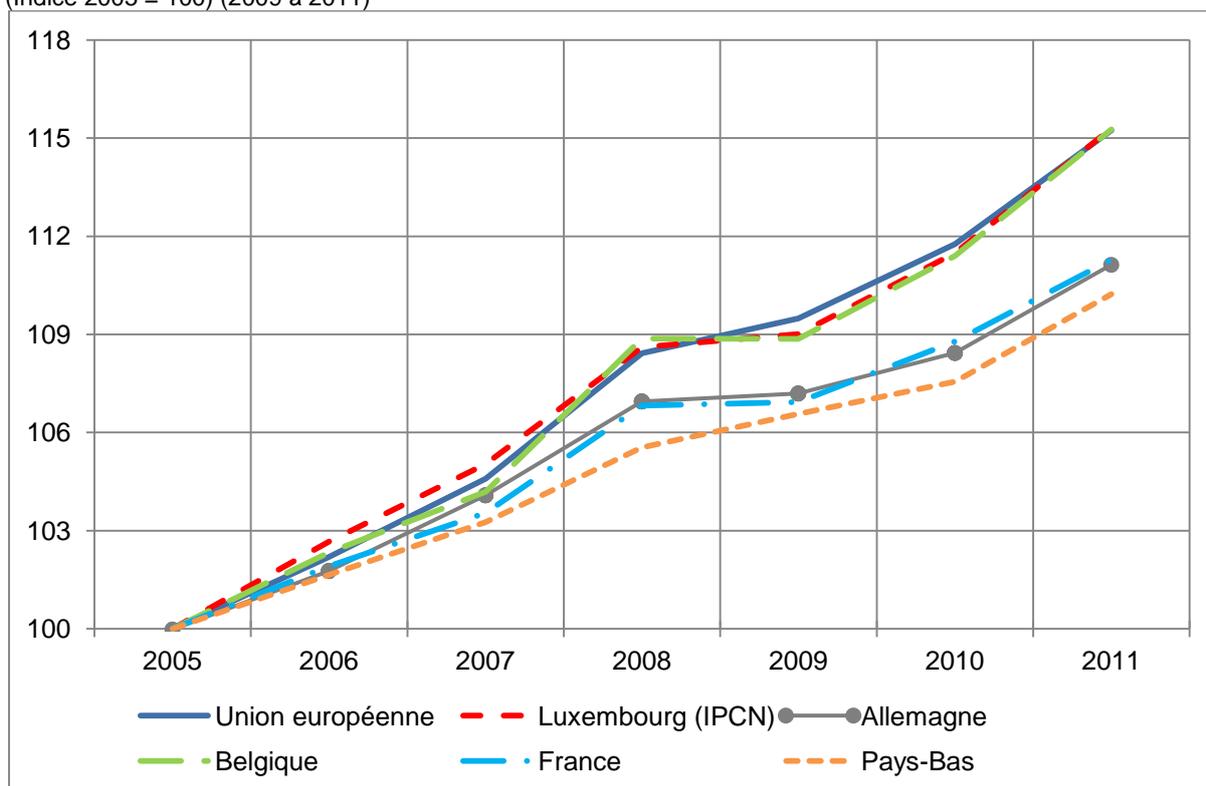
Tableau 2-3 : Contributions à l'inflation 2011
(en points de pourcentages)

	UE	GER	BEL	FRA	NED	LUX (IPCN)
<i>Ensemble des biens et services</i>	3,10	2,48	3,47	2,29	2,48	3,41
Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	0,53	0,35	0,41	0,32	0,31	0,29
Boissons alcoolisées et tabac	0,20	0,06	0,03	0,14	0,14	0,06
Articles d'habillement et chaussures	0,05	0,10	0,09	0,00	0,06	0,00
Logement, eau, électricité et combustibles	0,78	0,96	1,30	0,68	0,55	0,97
Ameublement, équipement de ménage et entretien	0,10	0,03	0,10	0,07	0,10	0,13
Santé	0,08	0,03	0,01	0,04	0,12	0,28
Transports	0,89	0,66	0,98	0,82	0,64	0,91
Communications	-0,01	-0,07	0,01	-0,10	0,09	0,01
Loisirs, spectacles et culture	0,02	0,13	0,05	-0,11	0,03	0,07
Enseignement	0,03	0,00	0,00	0,02	0,02	0,07
Hôtels, cafés, restaurants	0,22	0,08	0,20	0,16	0,16	0,19
Biens et services divers	0,21	0,14	0,28	0,26	0,26	0,45

Source: STATEC, Eurostat, Calculs: Observatoire de la formation des prix

Comme on a déjà mentionné, le poids des différentes catégories de l'IPCH est différent entre les pays. La catégorie « Transports » par exemple représente 21,77% de l'indice luxembourgeois, mais seulement 15,17% pour l'IPCH de l'Union européenne et même 14,71% pour l'IPCH belge. La catégorie « Logement, eau, électricité et combustibles » a la part la plus élevée dans l'indice allemand (23,29%, pour l'IPCN luxembourgeois : 14,05%, en moyenne européenne : 15,61%). Le taux pour le Luxembourg s'explique par la relative faiblesse du nombre de locataires au Luxembourg.

Graphique 2-3 : Indice des prix à la consommation au niveau européen
 (Indice 2005 = 100) (2009 à 2011)



Source: STATEC, Eurostat, Calculs: Observatoire de la formation des prix

Entre 2005 et 2011, le niveau général des prix a augmenté de 15,2 % au sein de l'Union européenne, en Belgique et au Luxembourg. Pendant ce temps, l'inflation en Allemagne et en France est de 11,1% respectivement 11,2% et au Pays-Bas elle est à 10,2%.

3 Etude thématique : Analyse de l'impact de la libéralisation des prix des leçons des instructeurs de conduite sur l'évolution des prix des leçons de conduite

3.1 Introduction – pourquoi cette analyse ?

Dans le cadre de la réunion constitutive de l'Observatoire de la formation des prix en octobre 2011, le programme de travail a été arrêté de commun accord avec les représentants des consommateurs et des organisations patronales et comprend entre autre l'analyse de l'impact de la libéralisation des prix des leçons de conduite des instructeurs de conduite sur l'évolution des prix des leçons de conduite.

En juillet 2011, le gouvernement a libéralisé les prix des leçons de conduite suite à un changement de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs¹¹.

La présente étude a ainsi pour objectif d'analyser les prix pour les leçons de conduite, et ce avant et après la libéralisation du 11 juillet 2011. Le début de l'étude sera consacré à des explications théoriques des avantages et désavantages d'une réglementation des services professionnels, surtout une réglementation par les prix (par exemple les barrières à l'entrée ou des limitations de publicité constituent d'autres formes des restrictions).

3.2 Quelques explications concernant la réglementation et la concurrence dans les services professionnels¹²

Dans la plupart des Etats membres de l'Union européenne les frais facturés pour des services professionnels sont négociés librement entre les pratiquants et les clients. Cependant, dans certains cas, des prix fixes et des prix maxima et minima sont encore en vigueur. Des prix fixes ou des prix minima sont les instruments réglementaires qui sont susceptibles d'avoir les effets les plus néfastes sur la concurrence, suppriment ou réduisent fortement les avantages que les marchés concurrentiels présentent pour les consommateurs.

Selon certaines associations professionnelles, les prix fixes fournissent un mécanisme permettant de garantir des prix bas. Cependant, la théorie économique suggère que, dans un marché autrement concurrentiel, la réglementation des prix est improbable pour garantir des prix qui sont inférieurs à des niveaux concurrentiels. Un autre argument pour la fixation des prix serait la protection de la qualité des services. Mais les prix fixes ne peuvent pas empêcher des pratiquants peu scrupuleux d'offrir des services de mauvaise qualité.

¹¹ Les leçons de conduite faisaient donc partie jusque juillet 2011 de la liste des prix administrés suivis par le gouvernement. Pour plus de détails:

La Lettre de l'Observatoire de la Compétitivité N°13, Les prix administrés - un éclairage pour un débat serein, novembre 2011: http://www.odc.public.lu/publications/lettre_observatoire/index.html

¹² Bref résumé du document « *Economic impact of regulation in the field of professional services in different Member States* » (Etude pour la Commission européenne, DG Compétition de l'Institut für Höhere Studien (IHS), Wien du janvier 2003) : http://ec.europa.eu/competition/sectors/professional_services/studies/prof_services_ihs_part_1.pdf http://ec.europa.eu/competition/sectors/professional_services/studies/studies.html

Pendant les deux dernières décennies, de maints Etats membres ont aboli les prix réglementés dans les professions libérales, comme par exemple les services juridiques en France ou les services d'architectes au Royaume-Uni. Toutes ces professions libérales fonctionnent de façon efficace sans réglementation de prix dans la plupart des Etats membre, ce qui suggère que le contrôle des prix n'est pas un instrument essentiel de régulation de ces professions et que d'autres mécanismes moins restrictifs pourraient fournir un moyen efficace de maintenir des normes élevées.

Une des raisons avancée en faveur du plafonnement des honoraires consiste à veiller à ce que les consommateurs avec de revenus faibles puissent accéder à des services de qualité.

Un autre argument positif concernant les prix maxima est la protection des consommateurs contre des charges excessives sur les marchés avec des barrières à l'entrée et un manque de concurrence effective, mais selon les résultats des études de la Commission européenne cela n'est pas le cas pour la majorité des professions européennes.

Il existe essentiellement 3 raisons pourquoi une certaine régulation des services professionnels pourrait être nécessaire :

- La première raison est basée sur le concept d' « asymétrie d'information » entre le client et le fournisseur de service. Les consommateurs n'ont pas de connaissances techniques suffisantes pour juger la qualité du service qu'ils achètent. Les services professionnels sont des « biens de confiance » dont la qualité ne peut pas être jugée facilement par observation consommation ou utilisation préalable.
- Le deuxième argument est basé sur le concept d' « externalités ». Dans certains marchés, la fourniture d'un service peut avoir un impact sur des tiers ainsi que l'acquéreur du service. Un audit inexact peut tromper les créanciers et les investisseurs. Un bâtiment mal construit peut compromettre la sécurité publique. Il y a un danger que les fournisseurs et acheteurs de ces services ne prennent pas suffisamment en compte ces effets externes.
- Le troisième argument est basé sur le concept de « biens publics ». Certains services professionnels sont considérés comme des biens publics qui ont de la valeur pour la société en général. Il peut s'agir par exemple d'une bonne administration de la justice ou le développement d'environnements de haute qualité en milieu urbain.

Dans certaines circonstances, ces problèmes peuvent conduire à une défaillance du marché tel que la pénurie, la suralimentation ou des services de mauvaise qualité. Une réglementation restrictive a donc été justifiée comme étant conçue pour maintenir la qualité des services professionnels et de protéger les consommateurs contre les abus.

Dans sa résolution sur la régulation du marché et des règles de concurrence pour les professions libérales, le Parlement européen a conclu que *« d'un point de vue général des règles sont nécessaires dans le contexte spécifique de chaque profession, en particulier celles relatives à l'organisation, à la qualification, à la déontologie, à la surveillance, à la responsabilité, à l'impartialité et à la compétence des membres de la profession ou conçus pour prévenir les conflits d'intérêts et de publicité trompeuse, à condition qu'ils donnent aux utilisateurs finaux l'assurance qu'ils sont fournis avec les garanties nécessaires en matière d'intégrité et d'expérience, et ne constituent des restrictions à la concurrence »*.

3.3 La situation du secteur des auto-écoles avant la libéralisation (août 2000 - juin 2011)

3.3.1 Le règlement grand-ducal du 8 août 2000 concernant les prix des leçons de conduite

Chapitre V

Le coût des leçons d'instruction

Article 23

Les prix maxima des leçons, T.V.A. de 15% comprise, sont fixés comme suit:

1. Pour la partie théorique:

- a) 235.- francs pour une leçon théorique d'une heure lors d'un cours collectif;
- b) 1.000.- francs pour une leçon théorique strictement individuelle d'une heure, soit en matière de législation routière, soit en matière de technique automobile;

2. Pour la partie pratique:

- a) *motocycle d'instruction correspondant à la catégorie A ou à la sous-catégorie A1 du permis de conduire*
1.200.- par leçon d'une heure
- aa) *véhicule automoteur accompagnant le motorcycle sous a)*
600.- par leçon d'une heure
- b) *tracteur agricole, tracteur industriel, machine automotrice d'une masse à vide inférieure ou égale à 12.000 kg*
1.400.- par leçon d'une heure
- c) *véhicule d'instruction correspondant à la catégorie B du permis de conduire*
1.600.- par leçon d'une heure
- d) *véhicule d'instruction correspondant à la catégorie C du permis de conduire*
2.320.- par leçon d'une heure
- e) *camion d'instruction correspondant à la sous-catégorie C1 du permis de conduire*
2.000.- par leçon d'une heure
- f) *autocar d'instruction correspondant à la catégorie D du permis de conduire*
2.400.- par leçon d'une heure
- g) *autocar d'instruction correspondant à la sous-catégorie D1 du permis de conduire*
2.000.- par leçon d'une heure
- h) *remorque d'instruction correspondant à la catégorie B + E du permis de conduire (hormis le prix sous c)*
540.- par leçon d'une heure
- i) *remorque d'instruction correspondant à la catégorie C + E du permis de conduire (hormis le prix sous d)*
700.- par leçon d'une heure
- j) *remorque d'instruction correspondant à la catégorie D + E ou aux sous-catégories C1 + E ou D1 + E du permis de conduire (hormis le prix sous f, e ou g)*
540.- par leçon d'une heure.

Si les véhicules mentionnés sous a) à g) ci-dessus sont mis à la disposition par le candidat-conducteur, le prix se réduit à 1.000.- francs par leçon d'une heure.

3. L'assistance obligatoire de l'instructeur à l'examen pratique est rémunérée d'après les prix valables pour les leçons pratiques ordinaires, fixés sous 2) ci-dessus.

Si l'instructeur est obligé d'assister à la réception de l'examen théorique, sa rémunération est fixée à 350.- francs par candidat.

4. Le prix que le patron-instructeur est autorisé à demander pour la formation des candidats à l'examen du permis de conduire «apprenti-instructeur» est fixé à 2.800.- francs pour un cours complet de 24 heures théoriques et à 1.600.- francs par heure pour les leçons pratiques enseignées.

5. Un droit d'inscription d'un montant de 650.-francs peut être perçu par l'instructeur au moment de l'introduction de la demande en obtention d'un permis de conduire pour compte des candidats conducteurs.

6. Lors de la première leçon théorique, l'instructeur est en droit de se faire régler par le candidat-conducteur 50% du prix de la partie théorique à titre d'acompte.

7. Aucune autre taxe forfaitaire ne peut être facturée au candidat du chef de sa demande en obtention d'un permis de conduire, de son apprentissage ou de son examen.

Chapitre IV

Dispositions finales

Article 24

Les infractions aux dispositions des articles 1er, 5, 6, 8, 10, 17, 18, 20, 21 et 23 du présent règlement grand-ducal sont punies d'une amende de 1.001 à 10.000 francs conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

3.3.2 Des prix maxima pour les leçons de conduite

Le règlement grand-ducal du 8 août 2000 a déterminé le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs. L'article 23 de ce règlement a fixé jusqu'à la libéralisation en juillet 2011 les prix maxima des leçons théoriques et pratiques. Le tableau suivant indique les prix maxima des leçons pratiques en vigueur de 2007 jusqu'au 10 juillet 2011 pour les différentes catégories de permis, ainsi que le nombre minimal de leçons théoriques et pratiques. Les infractions aux dispositions de l'article 23 étaient punies par une amende de 25 à 250 euros.

Tableau 3-1 : Les prix maxima et le nombre minimal nécessaire selon le règlement grand-ducal

Catégorie du permis	Euro / leçon	Nombre de leçons pratiques	Nombre de leçons théoriques
Catégorie A	37,00 €	16 / 6 ⁽¹⁾	12 / 6 ⁽¹⁾
Catégorie A1	37,00 €	16	12
Catégorie A2			12
Catégorie A3			12
véhicule automoteur accompagnant le motocycle cat. A	19,00 €		
Catégorie B	48,00 €	16	12
Catégorie B+E (sans prix pour catégorie B)	17,00 €	4	
Catégorie C	71,50 €	14	12+4 ⁽²⁾
Catégorie C1	61,50 €	6	12+4 ⁽²⁾
Catégorie C+E (sans prix pour catégorie C)	21,50 €	14	
Catégorie C1+E (sans prix pour catégorie C)	17,00 €	6	
Catégorie D	74,00 €	16	12+4 ⁽²⁾
Catégorie D1	61,50 €	10	12+4 ⁽²⁾
Catégorie D+E (sans prix pour catégorie D)	17,00 €	6	
Catégorie D1+E (sans prix pour catégorie D)	17,00 €	14	12+4 ⁽²⁾
Catégorie F (tracteur agricole)	42,50 €		12

Remarque: TVA de 15% comprise

(1) Le nombre de leçons nécessaires se réduit si le candidat a déjà le permis de la catégorie A1

(2) 4 heures de leçons sur la technique automobile

Le prix maximal des leçons théoriques collectives était fixé à 6,40 euros (TVA de 3% comprise) par heure lors d'un cours collectif et à 30,50 euros (TVA de 15% comprise) par

heure pour une leçon strictement individuelle, soit en matière de législation routière, soit en matière de technique automobile.

Un droit d'inscription d'un montant de 20 euros pouvait être perçu par l'instructeur au moment de l'introduction de la demande en obtention d'un permis de conduire pour compte des candidats-conducteurs.

Le prix minimal à payer pour obtenir le permis de la catégorie B était donc :

12 heures de leçons théoriques à 6,40 euros	= 76,80 euros
16 heures de leçons pratiques à 48 euros	= 768,00 euros
1 heure d'examen pratique à 48 euros	= 48,00 euros
<hr/>	
Total	= 892,80 euros

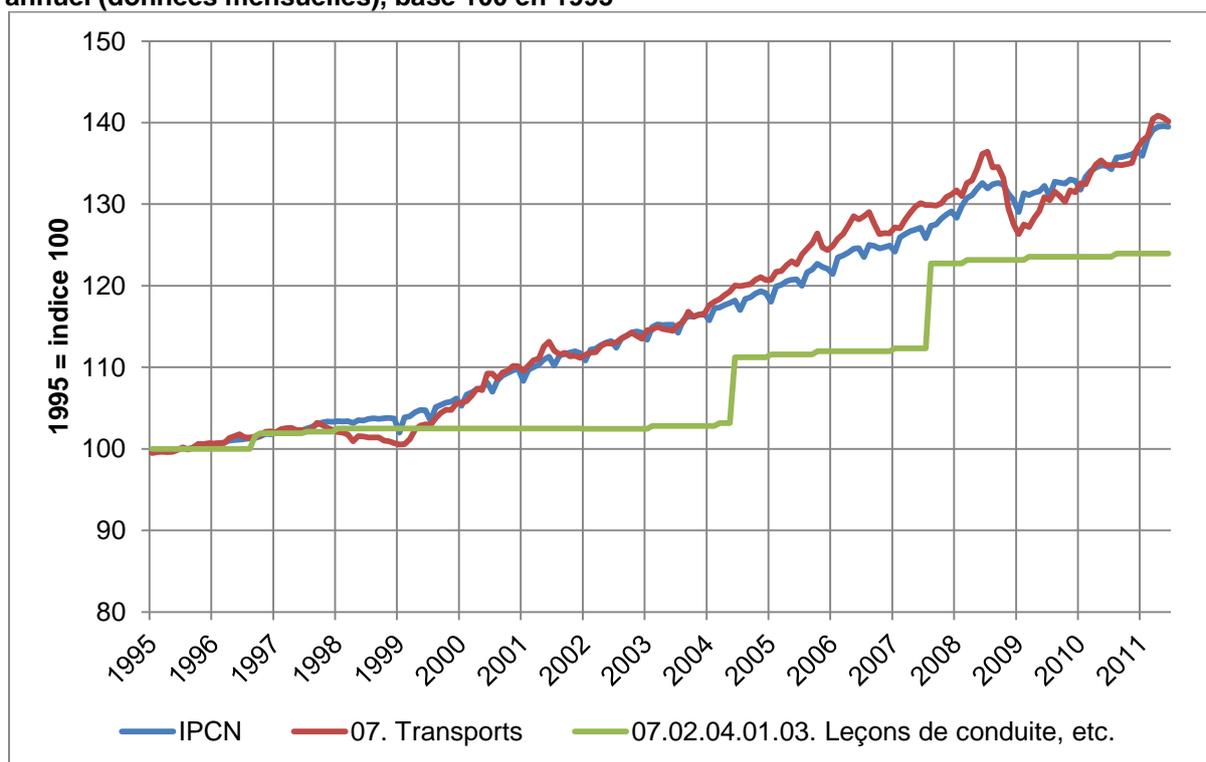
3.3.3 Evolution des prix au Luxembourg de 1995 à juin 2011

L'indice de prix des leçons de conduite, comme calculé par le STATEC (panier de l'IPCN), a connu deux grandes augmentations suite à des changements de règlement grand-ducal, la première en juin 2004¹³ où les prix ont augmenté de 7%, et la deuxième en août 2007¹⁴, où on a assisté à une augmentation de 9%. On remarque que les prix des leçons ont été constants pendant plusieurs longues périodes (entre 3 et 9 années) avant que les prix aient été adaptés par le gouvernement.

¹³ Règlement grand-ducal du 17 mai 2004 modifiant le règlement grand-ducal du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs: <http://www.legilux.public.lu/leg/a/archives/2004/0079/a079.pdf>

¹⁴ Règlement grand-ducal du 1er mars 2007 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs: <http://www.legilux.public.lu/leg/a/archives/2007/0049/a049.pdf>

Graphique 3-1 : Evolution des prix des leçons de conduite de 1995 à juin 2011 en glissement annuel (données mensuelles), base 100 en 1995



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Tableau 3-2 : Evolution de l'inflation, des coûts de transports et des leçons de conduite de 1995 à juin 2011 (moyenne annuelle), base 100 en 1995

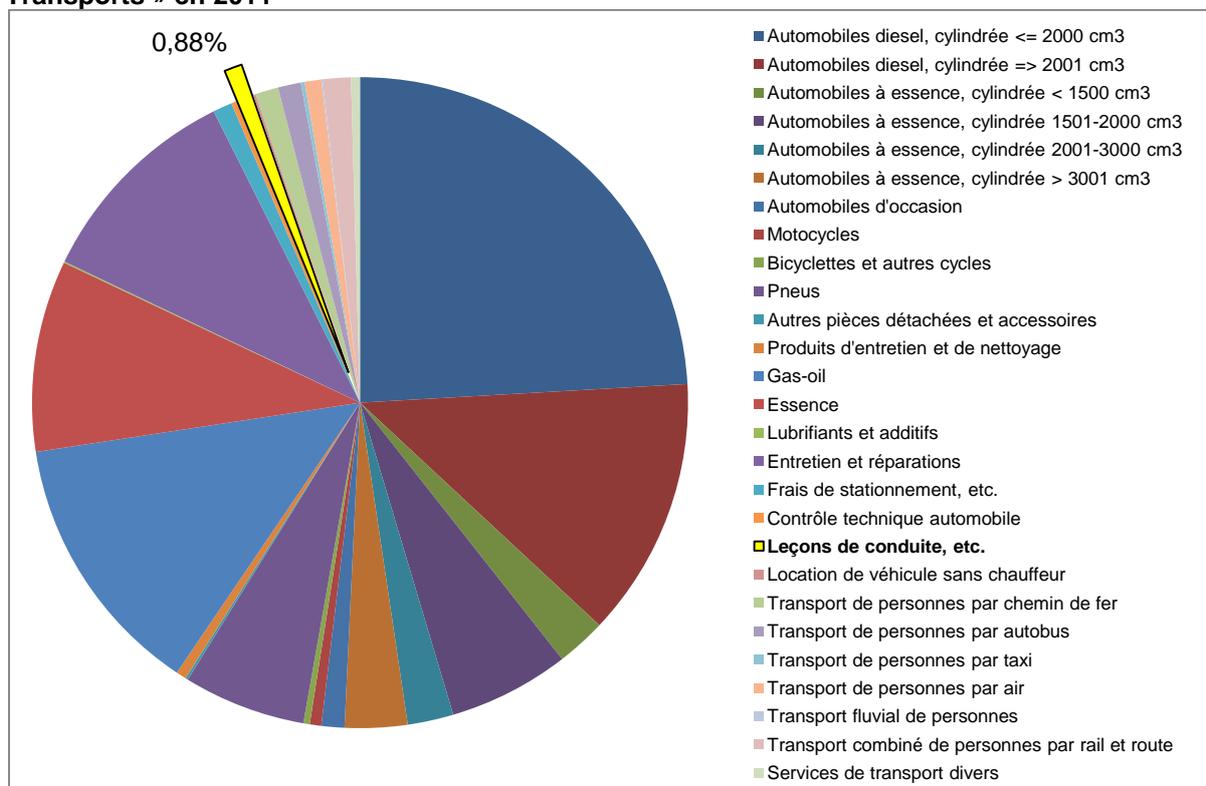
Année	IPCN	07. Transports	07.02.04.01.03. Leçons de conduite, etc.
1995	100,00	100,00	100,00
1996	101,18	101,40	100,60
1997	102,57	102,49	102,00
1998	103,55	101,39	102,48
1999	104,61	103,06	102,48
2000	107,91	108,24	102,48
2001	110,78	111,39	102,48
2002	113,08	112,98	102,46
2003	115,40	115,39	102,78
2004	117,97	119,57	107,80
2005	120,90	123,45	111,67
2006	124,13	127,11	111,95
2007	127,00	129,41	116,66
2008	131,32	132,88	123,08
2009	131,80	129,66	123,49
2010	134,80	134,59	123,72
2011	138,62	139,71	123,95

Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Le prix des leçons de conduite a augmenté d'environ 24% sur la période de 1995 à juin 2011, tandis que la catégorie « Transports » a augmenté presque de 40% et l'inflation totale est de 38,62%.

La catégorie « Transports » comprend entre autres le prix des voitures neuves, des voitures d'occasion et des motocycles, des pneus, des produits d'entretien et de nettoyage, de l'essence et du gas-oil, le contrôle technique, les frais de stationnement, le transport de personnes par chemin de fer, autobus, taxi, air, la location de véhicules sans chauffeur et les leçons de conduite. La catégorie « Transports » a la plus grande pondération dans l'ensemble des biens et services (21%), et la part des leçons de conduite dans cette catégorie s'élève à 0,88%.

Graphique 3-2 : La pondération des différentes sous-catégories dans la rubrique « 07. Transports » en 2011



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

3.4 Le changement réglementaire en juillet 2011 : vers une libéralisation des prix des leçons de conduite

3.4.1 Suppression des prix maxima et liberté des prix

La suppression de la réglementation des prix maxima des leçons d'instruction pour l'obtention du permis de conduire¹⁵ s'inscrit dans le cadre fixé par la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence qui, à quelques exceptions près, a consacré le principe de la liberté des prix. Par ailleurs, l'avant-projet de règlement grand-ducal en question permet de

¹⁵ http://www.conseil-etat.public.lu/fr/avis/2011/04/49_196/49196_Lettre_et_texte_du_projet_de_r_glement_grand-ducal.pdf

faire jouer la concurrence conformément à l'article 13 du projet de loi relatif aux services dans le marché intérieur¹⁶.

3.4.2 Les avis des chambres professionnelles et du Conseil d'Etat relatifs au projet de règlement grand-ducal

3.4.2.1 Extrait de l'avis de la Chambre des Métiers

Comme le projet de règlement grand-ducal satisfait à une revendication de longue date tant de la Chambre des Métiers que des acteurs concernés, elle peut approuver le projet de règlement grand-ducal.

3.4.2.2 Extraits de l'avis de la Chambre des Salariés (CSL)¹⁷

La CSL a dû constater que l'avant projet se limite à justifier la suppression des tarifs maxima des coûts de leçons d'instruction fixés par l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité par le seul motif que ces tarifs maxima ne seraient pas compatibles avec les « exigences à évaluer » de l'article 13 du projet de loi relatif aux services dans le marché intérieur. La CSL est d'avis que cette vision simpliste ne suffit pas à justifier une telle modification alors que le gouvernement aurait dû exposer d'abord si le système actuel de la tarification maximale par règlement grand-ducal était satisfaisant ou non et à défaut, quelles en seraient les raisons.

A défaut de toutes autres explications fournies par le projet de règlement grand-ducal, la CSL ne peut se prononcer sur les tenants et aboutissants du système actuel. Ainsi certaines questions auraient mérité d'être analysées : quels ont été les prix appliqués en pratique par les instructeurs jusqu'à présent ? Les instructeurs ont-ils universellement fixé les prix au maximum prévu par le règlement grand-ducal ou bien y a-t-il eu des différences de prix entre les différents instructeurs et, si oui, pour quelles raisons ? Les prix fixés jusqu'à présent ont-ils permis aux instructeurs de travailler de façon rentable et aux candidats du permis de conduire d'avoir accès à de telles leçons d'instruction ?

Des réponses à ces questions exemplatives, mais non exhaustives, auraient permis à la CSL de mieux juger la compatibilité du système actuel avec « les exigences à évaluer » prévues dans le projet de loi relatif aux services dans le marché intérieur.

¹⁶ **Art. 13. Exigences à évaluer**

(1) Toute exigence concernant l'accès à une activité de services et son exercice visée au paragraphe (2), doit être compatible avec les conditions visées au paragraphe (3). Le cas échéant, cette disposition législative, réglementaire ou règle administrative doit être adaptée afin d'être rendue compatible avec ces conditions.

(2) Les exigences visées au paragraphe (1), qui doivent être non discriminatoires, sont les suivantes : (...)

g) les tarifs obligatoires minimum et/ou maximum que doit respecter le prestataire;

(3) Les exigences visées au paragraphe (2) doivent remplir les conditions suivantes:

a) non-discrimination: les exigences ne sont pas directement ou indirectement discriminatoires en fonction de la nationalité ou, en ce qui concerne les sociétés, de l'emplacement de leur siège statutaire;

b) nécessité: les exigences sont justifiées par une raison impérieuse d'intérêt général;

c) proportionnalité: les exigences doivent être propres à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi, ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif et d'autres mesures moins contraignantes ne doivent pas permettre d'atteindre le même résultat.

¹⁷ Avis I/15/2011 du 7 avril 2011 : <http://www.csl.lu/avis-evacues-en-2011>

Par ailleurs, la CSL a estimé que même si les critères des « exigences à évaluer » pour pouvoir maintenir des prix maxima n'étaient pas remplis pour des arguments qui lui échappent, la pratique a montré que la libéralisation de certains marchés comme p.ex. le gaz ou l'électricité n'a pas abouti à une concurrence entre opérateurs, mais plutôt à des oligopoles qui, par le biais d'ententes, ont fixé les prix à un niveau élevé au détriment des consommateurs.

Il pourrait en être de même en ce qui concerne les prix à fixer par les auto-écoles à travers le territoire alors que leur répartition inégale pourrait faire en sorte que dans certaines régions du pays, il ne pourrait pas y avoir de concurrence en raison de la faible densité de la population de sorte que les candidats pour le permis de conduire seraient néanmoins contraints bon gré mal gré à recourir à ce seul opérateur quel que soit le niveau du prix qu'il aurait fixé.

Afin d'éviter un tel scénario, la CSL exige que le Conseil de la concurrence et l'Inspection de la concurrence veillent au respect des règles de la concurrence et sanctionnent tout abus de prix qui n'est pas en relation avec le coût de revient des opérateurs et porterait ainsi préjudice aux intérêts des consommateurs. Il leur incombe par conséquent de suivre :

- l'évolution des prix sur des marchés comparables ;
- la nécessité de réaliser des bénéfices équitables ;
- l'évolution des coûts ;
- les prestations particulières des entreprises et
- les situations particulières inhérentes au marché.

En raison des observations formulées ci-dessus, la CSL a communiqué son désaccord au projet de règlement grand-ducal.

3.4.2.3 Extraits de l'avis du Conseil d'Etat¹⁸

La loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence a dans la suite introduit la liberté des prix en retenant à son article 2, alinéa 1^{er} que « *Les prix des ... services sont librement déterminés par le jeu de la concurrence* », tout en prévoyant des exceptions lorsque la concurrence par les prix serait insuffisante dans des secteurs déterminés, ou lorsqu'il y aurait un dysfonctionnement conjoncturel du marché dans un ou plusieurs secteurs d'activités déterminés consécutif à une situation de crise, ou encore lorsque la question se pose pour les produits pharmaceutiques ou les courses de taxis.

Enfin, les autorités luxembourgeoises ont entamé la transposition de la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur. Dans la mesure où la formation préparatoire à l'examen du permis de conduire par des auto-écoles privées ne fait pas partie des activités évoquées à l'article 2 de la directive est dès lors exclue du champ d'application de celle-ci, la directive en question est également applicable aux activités des auto-écoles. (...). Quant à la suppression de l'obligation tarifaire à laquelle les auto-écoles sont tenues jusqu'à présent, le Conseil d'Etat estime que l'approche du projet de règlement grand-ducal sous objet est en ligne avec les orientations de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence.

¹⁸ http://www.conseil-etat.public.lu/fr/avis/2011/04/49_196/49196.pdf

3.4.2.4 Le nouveau règlement grand-ducal

Depuis le 11 juillet 2011 les prix des leçons de conduite sont par conséquent libéralisés. L'extrait suivant du règlement grand-ducal précise le changement réglementaire:

Art. 1er.

L'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs est remplacé par le texte suivant:

« Art. 23.

Sans préjudice des dispositions du troisième alinéa, les dispositions de l'article 2 entreront en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit la publication du présent règlement grand-ducal au Mémorial. Il en est de même des dispositions relatives au chargement et à l'équipement par deux rétroviseurs extérieurs réglementaires des véhicules appartenant aux catégories C, C + E, D, D + E, C1, C1 + E, D1 et D1 + E.

Les véhicules correspondant aux catégories C, C + E, D, D + E, C1, C1 + E, D1 et D1 + E qui ont été utilisés pour l'instruction et la réception des examens pratiques du permis de conduire avant l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal et qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent règlement peuvent être maintenus en service jusqu'au 1er octobre 2013.»

Art. 2.

L'article 24 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité, est remplacé par le texte suivant:

« Art. 24.

Les infractions aux dispositions des articles 1er, 5, 8, 10, 17, 18, 20 et 21 sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, par une amende de 25 à 250 euros. »

Art. 3.

Le présent règlement entre en vigueur un mois après le jour de sa publication au Mémorial.

Art. 4.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui est publié au Mémorial.

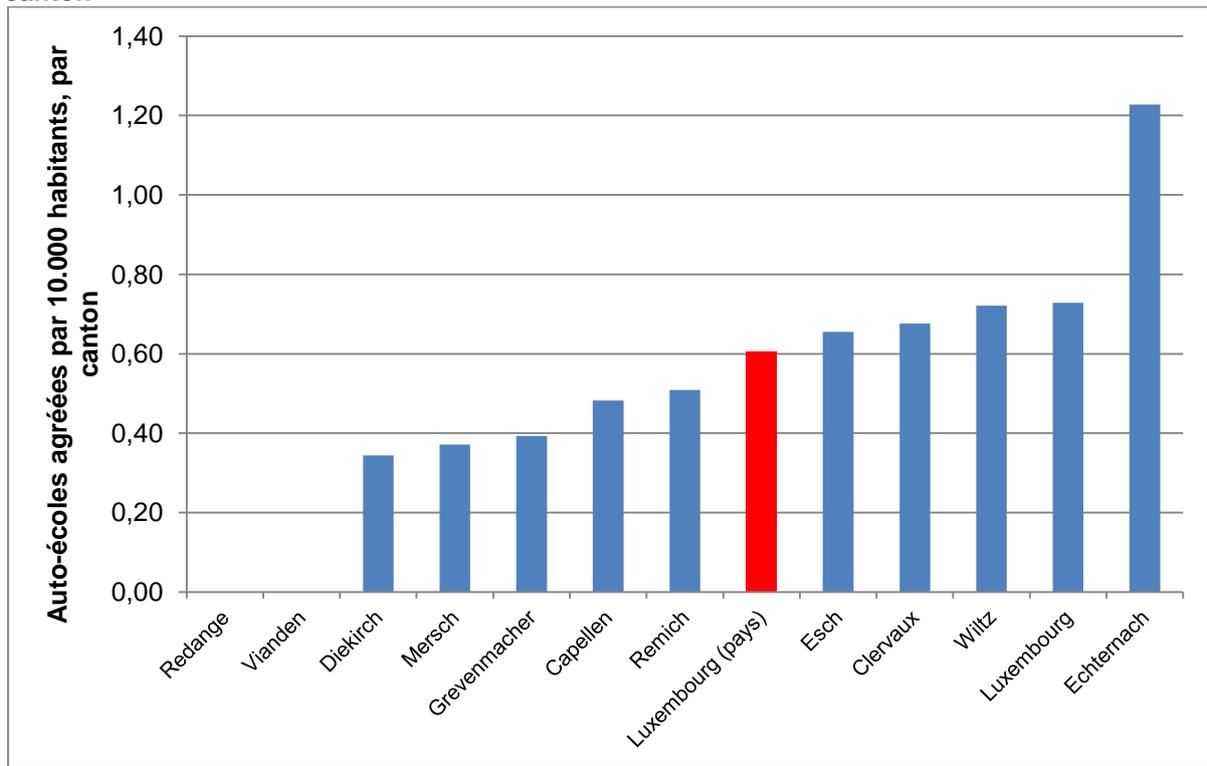
3.5 La situation du secteur des auto-écoles après la libéralisation

3.5.1 Analyse de l'offre : le nombre de centres de formation au Luxembourg

Au Luxembourg il y a 31 auto-écoles officiellement agréées par la SNCT¹⁹, dont certaines ont plusieurs centres de formation. Au total on trouve donc plus de 50 adresses d'auto-écoles dans l'annuaire téléphonique, mais il est difficile d'avoir une liste complète de tous les bureaux des auto-écoles, comme la seule liste officielle est celle des 31 sièges sociaux de la SNCT, sans indication des bureaux annexes.

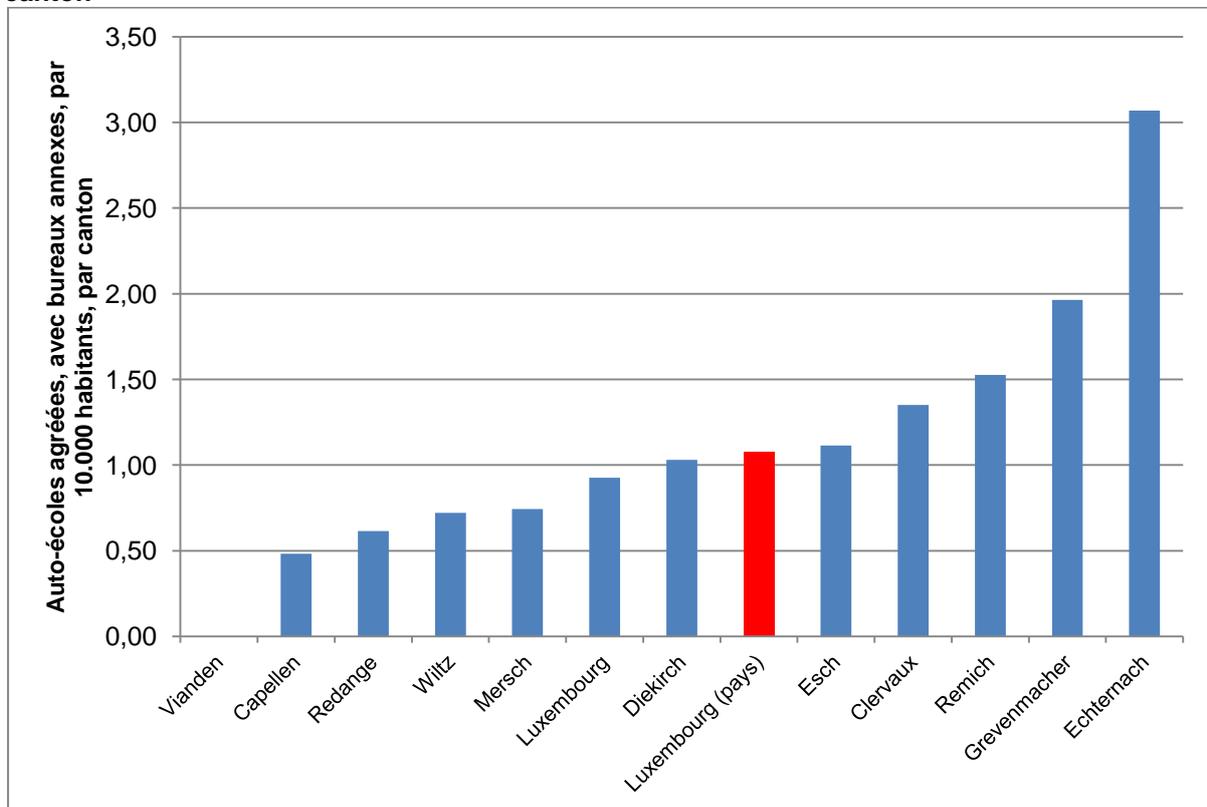
¹⁹ <http://www.snct.lu/content/view/161/259/lang,french/>

Graphique 3-3 : La densité des auto-écoles (sans bureaux annexes) par 10.000 habitants, par canton



Source: SNCT, STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

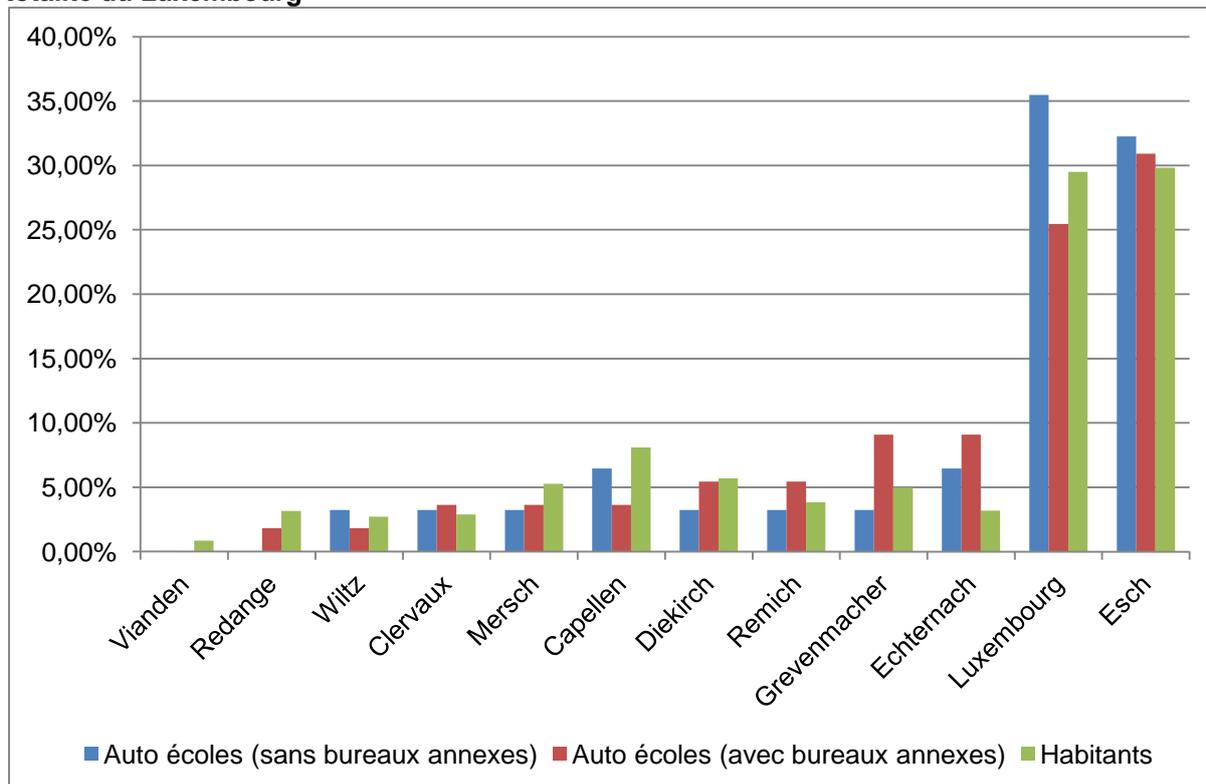
Graphique 3-4 : La densité des auto-écoles (avec bureaux annexes) par 10.000 habitants, par canton



Source: SNCT, STATEC, recherche internet. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Selon la liste de la SNCT, dans les cantons de Vianden et Redange il n'y a pas d'auto-écoles. Redange par contre accueille une succursale si on considère aussi les bureaux annexes. Le canton Echternach a la plus grande densité d'auto-écoles (1,23 sièges sociaux par 10.000 habitants et même 3,07 bureaux avec annexes par 10.000 habitants). La moyenne luxembourgeoise est à 0,61 (sans bureaux annexes) respectivement à 1,07 (avec bureaux annexes) auto-écoles par 10.000 habitants.

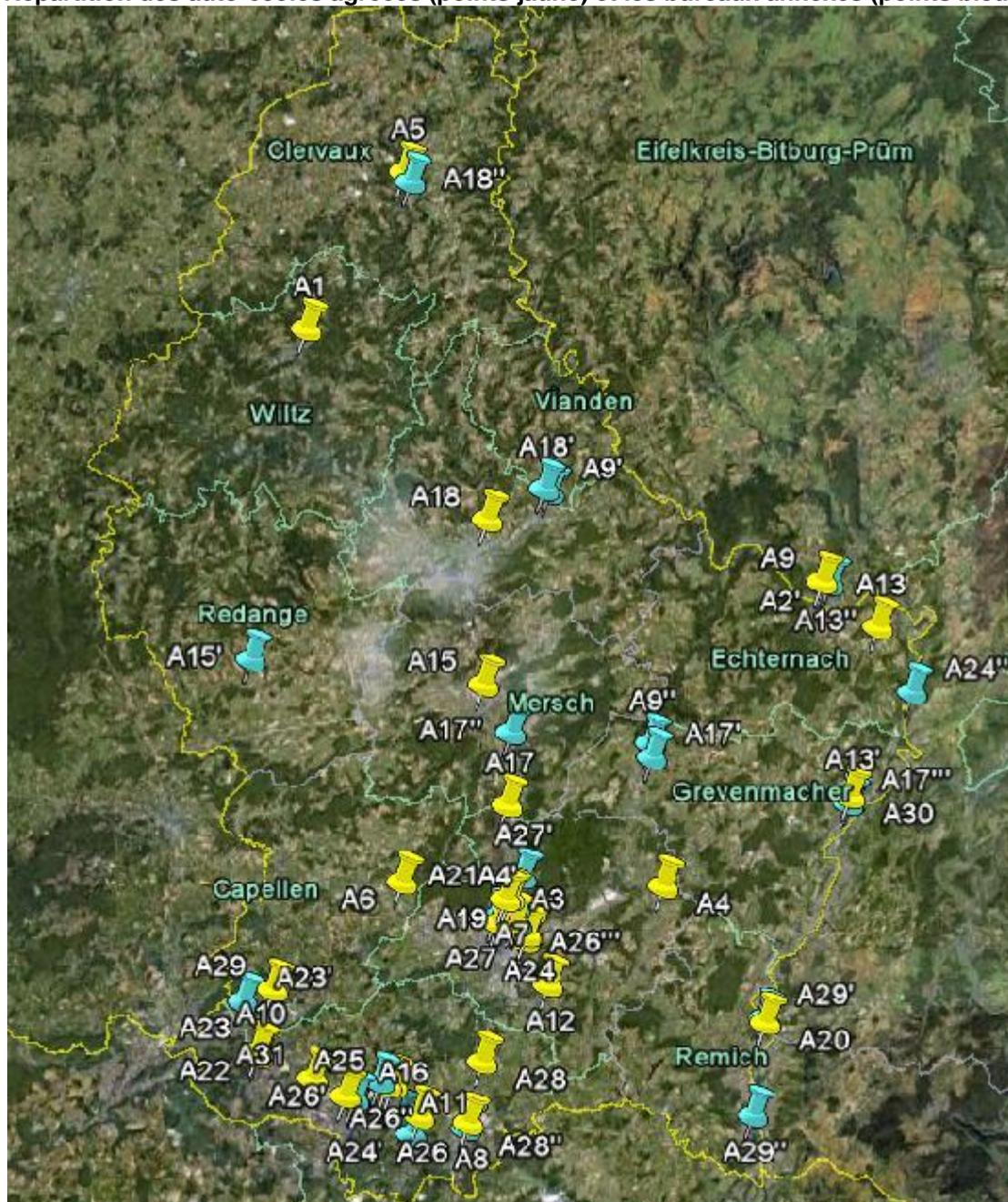
Graphique 3-5 : Pourcentage des auto-écoles et des habitants du canton par rapport à la totalité du Luxembourg



Source: SNCT, STATEC, recherche internet, Calculs: Observatoire de la formation des prix

Comme on peut le voir sur la figure ci-après, il y a une concentration des auto-écoles dans les deux cantons les plus peuplés : Esch et Luxembourg.

Répartition des auto-écoles agréées (points jaune) et les bureaux annexes (points bleu) :



Source: Google Earth, recherche internet

3.5.2 Analyse de la demande : le nombre de permis de conduire

Les opérations administratives relevant du permis de conduire comportent:

- la première délivrance de permis de conduire;
- le renouvellement de permis venus à échéance;
- la transcription de permis de ressortissants d'un pays autre que ceux de l'Espace Économique Européen et résidant au Luxembourg;
- l'émission de duplicata de permis comme suite au vol, à la perte ou à la destruction de l'original;
- l'enregistrement de permis de ressortissants d'autres États membres de l'Espace Économique Européen qui viennent résider au Luxembourg.

Le nombre de dossiers traités est en constante augmentation depuis 2006. En 2010, 7915 nouveaux permis ont été délivrés, soit une augmentation de 3,1 % par rapport à l'année précédente.

Tableau 3-3 : Evolution du nombre des dossiers « permis de conduire »

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 ^{ière} délivrance	7 126	7 016	7 395	7 332	7 677	7 915
Extension	3 157	3 039	3 076	3 136	3 598	2 722
Renouvellement	21 368	22 928	23 092	24 442	24 820	30 125
Transcription	2 043	2 247	2 602	2 973	3 124	3 042
Duplicata	3 155	3 176	3 200	3 361	3 268	3 337
Enregistrement	2 101	2 391	2 545	2 070	1 837	2 024
Total	38 950	40 797	41 910	43 314	44 324	49 165
Variation	-1,8%	4,7%	2,7%	3,4%	2,3%	10,9%

Source : Rapport d'activité 2010 du Ministère du développement durable et des infrastructures

84 % des nouveaux permis de 2010 appartenait à la catégorie B :

Tableau 3-4 : Répartition des dossiers traités par catégories de permis de conduire en 2010

Catégorie	1 ^{ière} délivrance	Extension	Renouvellement	Transcription	Duplicata	Sous-total
A3	539	2	956	33	120	1650
A1	95	8	93	293	16	505
A	6	858	3059	494	199	4616
B	6650	692	25803	2069	2973	38187
B+E	0	0	63	129	21	213
E (B)	516	7	6	0	0	529
C1	0	33	0	4	0	37
C1+E	0	0	2	0	0	2
C	0	580	38	14	0	632
C+E	0	0	24	1	2	27
E (C)	0	175	28	2	1	206
D1	0	0	1	1	1	3
D	0	355	21	1	0	377
D+E	0	0	3	0	0	3
E (D)	0	10	1	1	0	12
F	109	2	27	0	4	142
	7915	2722	30125	3042	3337	47141
					Enregistrement	2024
					Total	49165

Source : Rapport d'activité 2010 du Ministère du développement durable et des infrastructures

L'examen théorique :

A remarquer que comparé aux années antérieures, où de l'ordre de la moitié des candidats avaient réussi l'examen dès le premier essai, alors que l'autre moitié des candidats avaient dû se soumettre à une nouvelle épreuve (à une ou à plusieurs reprises), la situation s'est nettement améliorée en 2010. La raison en est probablement le changement du questionnaire-type (à partir du deuxième semestre de l'année 2010), où les questions à choix multiple et avec un nombre de réponses correctes variable d'une question à l'autre ont été remplacées par des questions où une seule des réponses proposées est correcte. Ce changement semble être à l'origine du taux de réussite plus élevé.

Tableau 3-5 : Evolution du nombre des examens théoriques et des taux de réussite

Année	Total	Réussites		Recalages	
		Nombre	Taux	Nombre	Taux
2006	14019	7114	50,75%	6905	49,25%
2007	14486	7322	50,55%	7164	49,45%
2008	14110	7071	50,11%	7039	49,89%
2009	14961	7297	48,77%	7664	51,23%
2010	13585	9393	69,14%	4192	30,86%

Source : Rapport d'activité 2010 du Ministère du développement durable et des infrastructures

L'examen pratique :

Après une baisse continue, entre 2002 et 2006, du nombre total des examens pratiques passés, avec toutefois le maintien à haut niveau du nombre de candidats au permis de conduire de la catégorie 'B', on avait constaté depuis 2007 une inversion de la tendance régressive antérieure. La hausse constatée était toutefois due aux seuls examens de la catégorie 'B', ce qui confirme que les intéressés ne passent un examen de conduire d'une catégorie autre que la catégorie 'B' que dans les cas où ils ont effectivement besoin d'un tel permis. La raison de cette tendance paraît consister en l'investissement financier assez important qu'un candidat doit réaliser aux fins de l'obtention d'un permis de conduire "spécial".

L'année 2010 a de nouveau affiché une régression de 6,8 % du nombre des examens pratiques passés. A noter finalement la constance au cours des dernières années du taux de candidats (de l'ordre de un sur cinq) ayant eu recours à une formation pour le permis 'B' par le biais de la conduite accompagnée.

Tableau 3-6 : Evolution du nombre des examens pratiques

Année	Total		dont cat. B	dont cond. accom.
	Nombre	Réussites		
2006	11336	56,0%	8794	2007
2007	12696	54,3%	10312	2330
2008	12429	56,0%	10088	2272
2009	12654	54,3%	10112	2226
2010	11795	54,1%	9232	1838

Source : Rapport d'activité 2010 du Ministère du développement durable et des infrastructures

Pour ce qui est des taux de réussite à l'examen pratique, il y a lieu de noter la régression quasi-continue, au cours des dernières années, du taux de réussite, respectivement la progression continue du taux de rejet. Cette évolution a eu lieu tant pour les candidats au permis de conduire en général que pour les candidats au permis 'B' ayant fait leur apprentissage sous le régime de la conduite accompagnée.

3.5.3 Le prix des leçons de conduite après la libéralisation

3.5.3.1 Niveau de prix : enquête ULC (septembre-octobre 2011)

Début août 2011, le STATEC a publié les premiers chiffres des auto-écoles après la libération des prix. L'indice des prix des leçons de conduite en juillet 2011 était supérieur de 24,10% par rapport au mois précédent (24,50% plus élevé qu'en juillet 2010), et donc l'augmentation a presque atteint le niveau que les auto-écoles avaient réclamé auprès du ministère du développement durable et des infrastructures. Le président de la Fédération des maîtres instructeurs de conducteurs de véhicules automoteurs a déclaré ne pas vouloir recommander des prix indicatifs.

En novembre 2011, l'Union Luxembourgeoise des Consommateurs (ULC) a publié une enquête de prix réalisée entre septembre et octobre 2011 auprès de différentes auto-écoles au Luxembourg. 20 entreprises (dont quelques-unes ont plusieurs bureaux annexes, donc le nombre total des auto-écoles dans l'échantillon ULC s'élève à 27) ont communiqué leurs prix (pour rappel : au Luxembourg il y a 31 auto-écoles officiellement agréées avec un total de 55 bureaux). Le prix moyen d'une leçon pratique de l'échantillon de l'ULC est de 59,58 euro (augmentation de 24% par rapport au prix réglementé de 48 euro). Le prix moyen global des 20 auto-écoles qui ont communiqué leurs prix est de 28% supérieur à l'ancien prix réglementé.

Tableau 3-7 : Tarifs pour le permis de conduire (enquête de l'ULC)

	Ancien prix réglementé	Prix moyen de l'échantillon de l'ULC	Prix minimal de l'échantillon de l'ULC	Prix maximal de l'échantillon de l'ULC	Ecart-type de l'échantillon de l'ULC
Partie théorie	96,80 €	169,95 €	112,00 €	260,00 €	39,79 €
Partie pratique	816,00 €	1 000,55 €	864,00 €	1 140,00 €	85,00 €
Total	912,80 €	1 170,50 €	982,00 €	1 400,00 €	124,79 €

Remarque : La partie théorie comprend 12 heures de théorie, le droit d'inscription, les frais administratifs et la taxe d'enregistrement.
La partie pratique comprend 16 heures de leçons de conduite et une heure d'examen, sans supplément éventuel pour une leçon pendant le weekend / le soir.

Cependant il y a plusieurs auto-écoles qui pratiquent des tarifs spéciaux : une auto-école a un tarif fixe pour la partie théorie jusqu'au premier examen, peu importe le nombre d'heures nécessaires, et plusieurs autres auto-écoles demandent un supplément pour des leçons pratiques pendant le weekend ou le soir. 9 des 20 auto-écoles de l'échantillon demandent un tarif spécial pour l'examen (entre 70 et 100 euro).

Selon l'enquête de l'ULC les entités juridiques avec plusieurs bureaux annexes pratiquent les mêmes prix dans toutes les succursales. Pour les calculs suivants l'OFP a considéré tous les bureaux annexes, c'est-à-dire si une entité juridique a 3 bureaux dans le canton Esch et 1 bureau dans le canton Luxembourg, chaque bureau est pris en compte pour calculer le prix moyen (donc les calculs suivants comprennent 27 bureaux) :

Tableau 3-8 : Tarifs pour le permis de conduire (enquête de l'ULC)

Canton	Nombre d'auto-écoles	Prix moyen d'une leçon	Prix moyen total	Ecart-type
Luxembourg	11	61,21 €	1 228,42 €	94,11 €
Esch	7	61,36 €	1 223,57 €	85,08 €
Grevenmacher	3	57,00 €	1 138,00 €	142,13 €
Echternach	2	55,00 €	1 017,00 €	18,38 €
Diekirch	2	55,00 €	1 024,00 €	59,40 €
Remich	1	55,00 €	1 062,00 €	
Capellen	1	60,00 €	1 130,00 €	

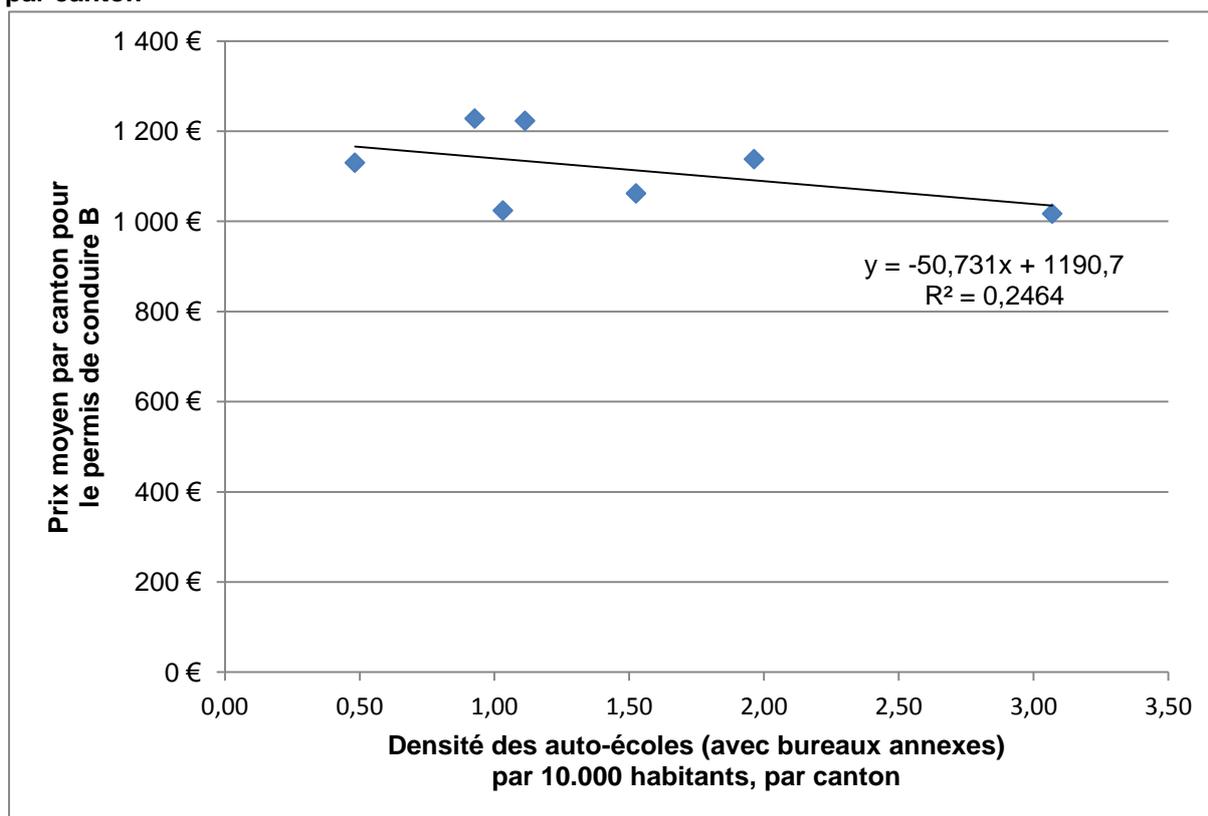
Source : ULC, Calculs : Observatoire de la formation des prix

Les cantons les plus peuplés avec la majorité des auto-écoles (cf. 4.1 Le nombre de centres de formation au Luxembourg) sont aussi les plus chers dans l'enquête de l'ULC. Par contre les cantons où il n'y pas beaucoup d'auto-écoles en nombre absolu sont les moins chers (Echternach, Remich et Diekirch ont seulement 11 bureaux d'auto-écoles, dont 5 sont représentés dans cette enquête). Ce résultat pourrait s'expliquer par le prix du loyer, qui est

plus élevé à Luxembourg-Ville par rapport au reste du pays²⁰, mais dans la section suivante (cf. 3.5.3.3. Simulation de l'évolution du coût de revient de leçons de conduite au Luxembourg (2000-2011)), le loyer avec une proportion estimée d'environ 5% est considéré comme un facteur plutôt mineur concernant les coûts d'une auto-école.

Cependant il est difficile de tirer des conclusions après avoir analysé seulement un petit nombre d'auto-écoles, mais d'après l'enquête de l'ULC il est plus onéreux de faire son permis dans les cantons d'Esch et de Luxembourg que dans le reste du pays, malgré un nombre plus élevé d'auto-écoles en nombre absolu.

Graphique 3-6 : Relation entre le prix moyen et la densité des auto-écoles par 10.000 habitants par canton



Données : Densité selon calcul OFP, Prix moyen par canton sur base de l'enquête ULC
 Remarque : sont repris ici uniquement les cantons pour lesquelles les deux variables sont disponibles (donc il s'agit ici d'une liste non exhaustive des cantons)

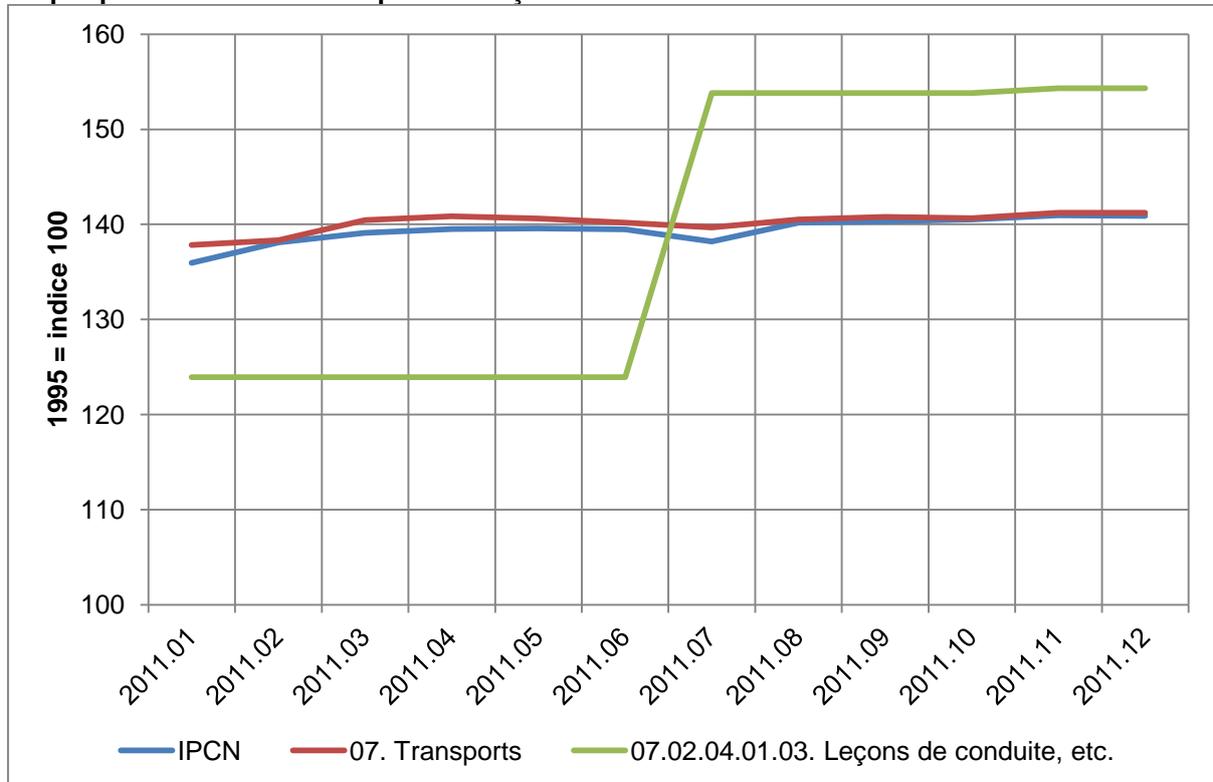
On peut constater qu'il existe une relation négative, même si elle est faible, entre le degré de concurrence (calculée à travers la densité des auto-écoles par 10.000 habitants par canton) et le prix moyen pratiqué par canton : c'est-à-dire plus la densité des auto-écoles est élevée dans un canton, plus le prix moyen y est faible. Il faut cependant garder à l'esprit que cette analyse se base uniquement en tout sur 7 observations (7 cantons pour lesquels les données sont disponibles), et que sa valeur explicative reste donc limitée.

²⁰ Voir aussi les données de l'Observatoire de l'habitat:
http://observatoire.ceps.lu/prixenregistres.cfm?pageKw=pe_appart_commune

3.5.3.2 Evolution des leçons de conduite en 2011

Suite à la libéralisation du prix des leçons de conduite, l'indice de la catégorie 07.02.04.01.03 de l'IPCN augmente de 123,95 à 153,82 (base 100 en 1995).

Graphique 3-7 : Evolution du prix des leçons de conduite en 2011



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

3.5.3.3 Simulation de l'évolution du coût de revient de leçons de conduite au Luxembourg (2000-2011)

Dans cette section on simule l'évolution d'un prix libéralisé des leçons de conduite au Luxembourg suivant les différents coûts à supporter par les entreprises.

Faute de sources fiables de la structure des coûts à supporter pour une auto-école luxembourgeoise on doit se baser sur des données étrangères. Les tableaux suivants ont été publiés dans un bulletin de la « Fédération des Auto-Ecoles Professionnelles de Belgique a.s.b.l. » (« FAB »). Le Conseil de la concurrence belge a constaté que ces tableaux, ensemble avec les conseils et commentaires accompagnés, constituent une infraction à l'article 2 de la loi sur la protection de la concurrence économique²¹. En Belgique, ces études déterminent le pourcentage d'évolution du prix de revient d'une heure de cours par rapport à l'année précédente et prennent en compte l'évolution des différents frais fixes et variables des écoles de conduite. Les résultats sont communiqués, via le bulletin de l'association « Info-FAB », à l'ensemble des membres de la FAB. L'ensemble des conseils et/ou commentaires qui accompagnent la publication des études sont à la base de la qualification par l'auditeur de ces pratiques comme étant des recommandations d'augmentation de prix.

²¹ Pour plus de détails concernant la décision n° 2008-P/K-43 du 7 juillet 2008: http://www.fiscoloog.be/articles/168/1.2/documents/documentatie/Balans/7-juli-2008_autorijsscholen.pdf

L'augmentation des différents coûts représentés individuellement dans les publications, ainsi que l'augmentation globale des coûts communiquée par la FAB, sont basées sur une moyenne calculée sur base des renseignements fournis par les auto-écoles. Un tel système ne stimule pas chaque auto-école de faire son propre calcul du prix de revient et, de plus, l'encourage à augmenter son prix final en l'alignant, de façon quasi automatique, sur les augmentations des coûts contenues dans les publications de la FAB. Le « coefficient d'adaptation » peut clairement être perçu comme un instrument pour inciter ou tout de moins faciliter, à l'entreprise d'adapter ses propres données, tout comme c'est le cas pour le calcul qui mène à la « nouvelle portion » pour l'année en question (dernière colonne du tableau 3-9)

Tableau 3-9 (Info-FAB 2004/15 du 25 octobre 2004) :

	Eléments constitutifs	Portion 2003	Coefficient d'adaptation	Portion 30/09/2004	Nouvelle portion (sur 100)
1	Coût salarial	63,33%	1,032	65,36%	63,05%
2	Location locaux	4,59%	1,0143	4,66%	4,50%
3	Mobilier charroi	15,21%	1,0212	15,53%	14,98%
4	Carburant charroi	3,84%	1,2492	4,80%	4,63%
5	Maintenance charroi	2,28%	1,0422	2,38%	2,30%
6	Assurances	1,67%	1	1,67%	1,61%
7	Divers	9,08%	1,0203	9,26%	8,93%
		100,00%		103,66%	100,00%

Tableau 3-10 (Info-FAB 2005/07 du 25 avril 2005) :

Evolution du prix de revient	Coefficient d'adaptation par rapport à 1999
Septembre 1999	Septembre 1999 1 (*)
Septembre 2000 5,17%	Septembre 2000 1,0517000
Septembre 2001 2,23%	Septembre 2001 1,0751529
Septembre 2002 3,57%	Septembre 2002 1,1135358
Septembre 2003 2,94%	Septembre 2003 1,1462737
Septembre 2004 3,66%	Septembre 2004 1,1882273

(*) Coefficient 1 = votre prix en septembre 1999

Le coefficient d'adaptation représente l'évolution des différents éléments constitutifs d'une année à l'autre. Le coût salarial par exemple a augmenté de 3,2 % entre 2003 et 2004. On obtient ainsi l'évolution de l'ensemble des coûts, qui était de 3,66 %. Selon de Conseil de la concurrence belge, ce calcul a pour objet d'uniformiser la gestion des auto-écoles en particulier quant à la détermination des prix et peut être ressentie par les membres comme une recommandation de prix.

Sous l'hypothèse d'une structure des coûts similaire pour les auto-écoles luxembourgeoises on peut simuler l'évolution des prix des leçons de conduite sous des conditions d'un marché libéralisé luxembourgeois. Même si les chiffres des deux tableaux ne représentent que la proportion des coûts en Belgique, la situation au Luxembourg ne devrait pas être fort différente et on peut ainsi estimer un coût de revient hypothétique au Luxembourg.

Un multiple correspondant sera attribué à chaque élément constitutif :

- Le coût salarial est multiplié par l'indice du coût de la main d'œuvre du STATEC

- La location des locaux est multipliée par l'indice « Loyers pour appartement » (code 04.01.01.01.02 de l'IPCN)²²
- Le mobilier charroi est multiplié par l'indice « Voitures neuves » (code 07.01.01.01 de l'IPCN)
- Le carburant charroi est multiplié par l'indice « Carburants et lubrifiants » (code 07.02.02.01 de l'IPCN)
- La maintenance charroi est multipliée par l'indice « Entretien et réparations » (code 07.02.03.01 de l'IPCN)
- L'assurance est multipliée par l'indice « Assurances liées aux transports » (code 12.05.04.01 de l'IPCN)
- L'élément Divers est multiplié par l'ensemble des biens et services (IPCN)

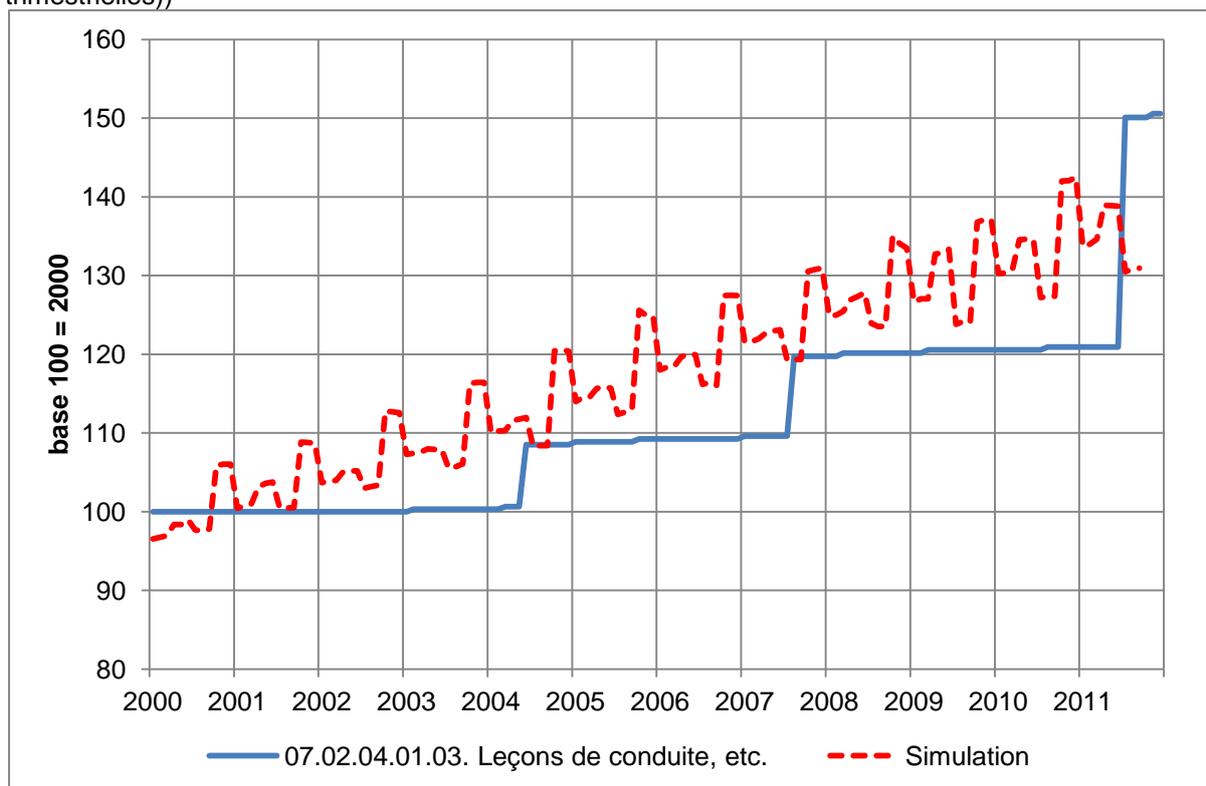
La formule utilisée pour calculer l'évolution du prix de revient estimée est par conséquent la suivante:

Indice du coût de la main d'œuvre * 63,05% + Loyers pour appartement * 4,50% + Voitures neuves * 14,98% + Carburants et lubrifiants * 4,63% + Entretien et réparations * 2,30% + Assurances liées aux transports * 1,61% + IPCN * 8,93%

Le prix des leçons de conduite est donc déterminé majoritairement par le salaire des maîtres instructeurs (environ 2/3 du coût total). Le deuxième facteur est le coût des véhicules, tandis que les produits pétroliers ont seulement une portion d'environ 5%. En toute conséquence, la courbe de ce prix simulé est déterminée par la courbe de l'indice du coût de la main d'œuvre.

²² Faute d'un indice pour l'évolution des loyers commerciaux on fait ici une approximation avec l'indice « loyers pour appartement » de l'IPCN qui représente l'évolution des loyers privés au Luxembourg.

Graphique 3-8: Evolution et simulation des prix des leçons de conduite de 2000 à 2011, base 100 en 2000 (données mensuelles, sauf pour l'indice du coût de la main d'œuvre (données trimestrielles))



Source: STATEC, Conseil de la Concurrence (Belgique) ; Calculs: Observatoire de la formation des prix
 Remarque : Les primes payées en fin d'année impliquent que l'indice fait chaque année un bond au 4ème trimestre.

Sur le graphique on voit que les deux augmentations réglementaires en 2004 (+ 7,8%) et en 2007 (+ 9,2%) ont pu rattraper l'augmentation des coûts à supporter par les entreprises:

- En juillet 2004, le prix des leçons de conduite est à l'indice 108,52 (base 100 en 2000) et le prix simulé est à 108,26.
- En août 2007, le prix des leçons de conduite est à l'indice 119,75 et prix simulé est à 119,34.

Entre août 2007 et juin 2011 le prix relevé par le STATEC n'a pas connu d'adaptations réglementaires. En juin 2011, donc le dernier mois avant la libéralisation, le prix de revient simulé est à 138,80 et donc 14,76% supérieur au prix relevé. Une adaptation du prix réglementaire était donc justifiable, compte tenu de l'augmentation des coûts depuis août 2007. Le tableau suivant donne des renseignements de l'évolution des différents éléments constitutifs entre 2000 et 2011 :

Tableau 3-11: Evolution des éléments constitutifs entre 2000 et juillet 2011 (indice 100 en 2000)

	2000	Juillet 2004	Août 2007	Juin 2011	Juillet 2011
Prix réel	100	108,52	119,75	120,94	150,09
Simulation	100	108,26	119,34	138,80	130,50
Coût de la main d'œuvre	100	107,53	119,83	144,42	131,60
Loyers pour appartement	100	109,47	117,50	129,84	129,98
Voitures neuves	100	107,42	110,97	116,21	116,07
Carburants et lubrifiants	100	111,24	137,39	162,97	160,80
Entretien et réparations	100	122,09	137,71	156,14	156,67
Assurances liées aux transports	100	112,24	112,26	112,40	112,40
Ensemble des biens et services	100	108,43	118,04	129,25	128,07

Dans cette simulation, la pondération des différents éléments constitutifs reste fixe. Cependant la proportion des éléments varie aussi au fil du temps, surtout le prix du carburant a connu de variations assez fortes dans les dernières années. Le tableau 3-9 montre comment les proportions peuvent varier d'une année à l'autre (données du journal « Info-FAB »). Cette variation n'a cependant pas de grande répercussion sur le prix simulé, car le coût de la main d'œuvre reste toujours le déterminant principal du prix des leçons de conduite. Le tableau suivant montre comment les proportions varient si on considère l'évolution des différents éléments constitutifs :

	Pondération originale (2004)	Pondération 2006	Pondération 2008	Pondération 2010
Coût de la main d'œuvre	63,05%	63,21%	63,37%	64,04%
Loyers pour appartement	4,49%	4,45%	4,39%	4,46%
Voitures neuves	14,99%	14,40%	13,91%	13,77%
Carburants et lubrifiants	4,63%	5,26%	5,70%	5,16%
Entretien et réparations	2,29%	2,33%	2,36%	2,45%
Assurances liées aux transports	1,61%	1,52%	1,43%	1,36%
Ensemble des biens et services	8,94%	8,83%	8,83%	8,75%

Exemple de calcul :

Élément	Indice 2004	Indice 2005	Indice 2006
Coût salarial	112,77	116,97	120,47
Location locaux	109,58	112,69	115,56
Mobilier charroi	107,15	108,42	109,75
Carburant charroi	108,19	122,78	131,02
Maintenance charroi	122,60	127,28	133,06
Assurances	111,96	112,24	112,26
Divers	109,32	112,04	115,03

Elément	Proportion 2004 (100%)	Coefficient d'adaptation	Proportion 2005	Proportion 2005 (100%)	Coefficient d'adaptation	Proportion 2005	Proportion 2006 (100%)
Cout salarial	63,05%	1,03726	65,40%	63,13%	1,02994	65,02%	63,21%
Location locaux	4,49%	1,02832	4,62%	4,46%	1,02550	4,57%	4,45%
Mobilier charroi	14,99%	1,01184	15,16%	14,64%	1,01225	14,82%	14,40%
Carburant charroi	4,63%	1,13493	5,25%	5,07%	1,06706	5,41%	5,26%
Maintenance charroi	2,29%	1,03818	2,38%	2,30%	1,04539	2,40%	2,33%
Assurances	1,61%	1,00255	1,62%	1,56%	1,00020	1,56%	1,52%
Divers	8,94%	1,02490	9,16%	8,84%	1,02666	9,08%	8,83%
	100,00%		103,59%	100,00%		102,86%	100,00%

Remarque : Le coefficient d'adaptation est égal à la différence entre l'indice N et l'indice N-1 (par exemple : $116,97 / 112,77 = 1,03726$).

Le prix de revient simulé reste aussi très proche du prix calculé sous l'hypothèse des proportions fixe. En juin 2011, l'indice simulé est de 139,51 au lieu de 138,80 et donc 15,36% supérieur à l'indice réel (120,94).

En conclusion cette simulation de l'OFP montre qu'une augmentation des tarifs peut être justifiée en prenant en considération que les prix n'ont pas pu être adaptés pendant presque quatre années (2007-2011). L'adaptation des prix des leçons de conduite constatée par le STATEC après la libéralisation en juillet 2011 semble cependant être supérieure au niveau qu'aurait atteint le coût de revient simulé avec l'aide du modèle de l'OFP, décrit ci-dessus. En effet, ce modèle de l'OFP montre qu'une augmentation des prix de 15% aurait permis de compenser l'augmentation des coûts depuis 2007. On peut se poser la question si la hausse des prix constatée servirait donc à couvrir l'évolution des coûts et/ou constituerait également un certain effet de rattrapage découlant d'adaptations tarifaires plus faibles au fil des dernières années par rapport aux évolutions de coûts ? Cette hausse pourrait aussi constituer une sorte d'adaptation anticipée en vue de pouvoir couvrir ex-ante la hausse attendue des coûts dans les années à venir, en attendant la prochaine adaptation quand l'évolution des coûts aura de nouveau atteint un certain seuil ?

3.6 Comparaison internationale

3.6.1 Description générale du secteur des auto-écoles²³

Presque tous les pays de l'Union européenne réglementent les leçons de conduite. Certains appliquent des règles spéciales concernant l'autorisation des instructeurs et des auto-écoles, d'autres pays ont seulement des règles à appliquer pour les instructeurs.

Pour justifier ces régimes d'autorisation, les États membres citent généralement des raisons de sécurité publique et la nécessité d'assurer que les services sont dispensés par des instructeurs qualifiés en utilisant des installations approuvées, et en particulier, des véhicules homologués.

Les opérateurs des auto-écoles doivent généralement répondre aux exigences suivantes :

- Engager des instructeurs agréés,

²³ http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2004/com2004_0083en01.pdf

- Avoir des installations d'enseignements spécifiques, notamment des véhicules homologués et des salles d'instruction théoriques,
- Parfois, les opérateurs doivent également se conformer aux exigences spécifiques concernant le contenu du cours, la durée de la formation, etc.,
- Certains Etats membres ont également rapporté des régimes d'autorisation pour une formation supplémentaire (par exemple le Centre de formation pour conducteurs au Luxembourg)

A cause de la Directive Services plusieurs exigences ont été abolies dans les différents Etats membres, par exemple en Espagne, il était interdit de disposer de plusieurs bureaux annexes, la Slovénie a supprimé l'exigence en vertu de laquelle les auto-écoles doivent engager au moins trois instructeurs et un expert.

Cependant il existe encore des restrictions quantitatives et territoriales :

- En Finlande et en Pologne, la licence pour un instructeur est limitée à une certaine région et ne couvre pas la totalité du pays.
- Au Portugal il est interdit d'installer une auto-école moins de 500 mètres d'un autre bureau pour favoriser une meilleure distribution.

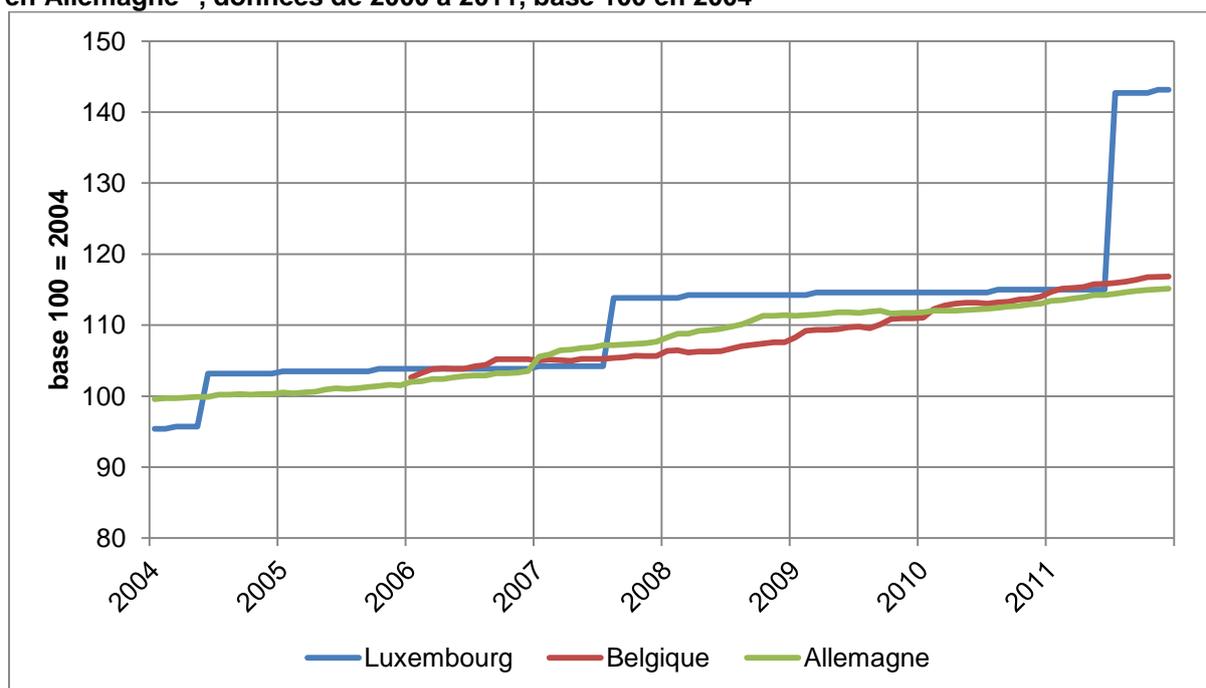
Le Luxembourg est le dernier Etat membre de l'Union européenne qui a supprimé les prix maxima.

3.6.2 Comparaison de l'évolution des prix au Luxembourg par rapport à l'étranger

Il est difficile d'obtenir des données fiables des nos pays voisins concernant l'évolution ou le niveau du prix des leçons de conduite, comme il s'agit d'un secteur avec une pondération minime.

En France, il n'était pas possible d'obtenir des données concernant le secteur des auto-écoles. En Belgique, ce service n'est repris dans l'indice des prix à la consommation qu'à partir de janvier 2006, il n'est donc pas possible d'obtenir des données pour la période de 2000 à 2005. Seulement l'Allemagne a publié des données plus détaillées de l'évolution des prix du secteur.

Graphique 3-9 : Evolution des prix des leçons de conduite au Luxembourg²⁴, en Belgique²⁵ et en Allemagne²⁶, données de 2000 à 2011, base 100 en 2004



Source: STATEC, Statistisches Bundesamt Deutschland, Statistics Belgium. Calculs: Observatoire de la formation des prix

L'évolution du prix des leçons de conduite en Belgique et en Allemagne est comparable entre 2006 et 2011. En Belgique l'indice a augmenté de 10,9 %, tandis que l'augmentation en Allemagne est à 11 %. L'augmentation au Luxembourg se situe à 24,1 %.

En considérant seulement les six premiers mois de l'année 2011, l'évolution de ces trois pays est similaire :

Tableau 3-12 : Evolution de l'indice du prix des leçons de conduite entre 2006 et 2011 (moyenne annuelle), base 100 en 2004

	2006	2011	Evolution	2011 (premier semestre)	Evolution
Belgique	104,23	115,61	10,92%	115,34	10,66%
Luxembourg	103,85	128,91	24,13%	114,98	10,72%
Allemagne	102,79	114,11	11,01%	113,85	10,76%

Source: STATEC, Statistisches Bundesamt Deutschland, Statistics Belgium. Calculs: Observatoire de la formation des prix

3.6.3 Analyse des tarifs des auto-écoles en Belgique

3.6.3.1 L'examen théorique

Depuis 2008, la communauté flamande a mis sur pied l'initiative « Rijbewijs op school » (« licence à l'école »). Celle-ci donne aux élèves de l'enseignement secondaire flamand la possibilité d'étudier et de passer gratuitement l'examen théorique du permis de conduire dans le cadre de leur établissement scolaire.

²⁴ Dénomination exacte dans le panier: « Leçons de conduite, etc. »

²⁵ Dénomination exacte dans le panier: « Ecole de conduite »

²⁶ Dénomination exacte dans le panier: « Fahrschulunterricht auf Mittelklassewagen »

Du côté francophone, le même projet avait été mis sur table, mais n'a jamais abouti, faute de moyens. La plupart des jeunes étudient donc la théorie par eux-mêmes, souvent en ligne. Seulement un petit nombre de personnes s'adressent à une auto-école, ce qui est la raison pourquoi 15% des écoles de conduite ne proposent pas de leçons théoriques. La fourchette de prix pour la théorie s'étend de 0 à 130 euro selon l'école. Le prix moyen s'élève à 75 euro (donc similaire qu'au Luxembourg avant la libéralisation), mais les tarifs manquent de clarté. Il n'est pas toujours clairement expliqué ce que comprend le cours (frais d'inscription, manuel, nombre d'heures, etc.).

3.6.3.2 La formation pratique

Dans son journal du novembre 2010, l'association des consommateurs « Test-Achats »²⁷ a analysé la situation des auto-écoles en Belgique.

En Belgique il existe deux types de formation à la conduite :

1. Via auto-école (permis de conduire provisoire de 18 mois) :
Conditions :
 - avoir le permis théorique,
 - à partir de 18 ans,
 - minimum 20 heures de cours en auto-école,
 - obligation de passer l'examen après minimum 3 mois et maximum 18 mois de stage.

2. Via filière libre (permis de conduire provisoire de 36 mois) :
Conditions :
 - avoir le permis théorique,
 - à partir de 17 ans,
 - pas de cours pratiques obligatoires, mais possibilité d'une formation de base de 6 heures,
 - rouler avec un guide qui doit avoir son permis de conduire depuis au moins 8 ans,
 - obligation de passer l'examen après minimum 3 mois et maximum 36 mois de stage

Les enquêteurs se sont rendus dans 135 auto-écoles en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie (représentant environ ¼ des auto-écoles belges²⁸) pour se renseigner sur les prix des différentes formules. Le prix moyen national pour 20 heures de cours est de 1038 euro (12% plus cher par rapport à la dernière enquête de « Test-Achats » en 2005), avec des différences régionales assez importantes : en Flandre le prix moyen est de 1095 euro, en Wallonie seulement 967 euro et à Bruxelles 993 euro. Au nord près de 71% des écoles demandent plus que la moyenne nationale, alors qu'en Wallonie aucune école ne dépasse ce prix.

En moyenne, une heure de cours pratique coûte environ 52 euro en Belgique, ce qui est 4 euro plus cher qu'une leçon pratique au Luxembourg avant la libéralisation des tarifs. Le nombre d'heures minimales est différent aux deux pays : au Luxembourg on a seulement besoin de 16 leçons de conduite pratiques avant l'examen tandis qu'en Belgique on doit conduire au moins 20 heures si on opte pour le type de formation via une auto-école. Une autre différence de tarification concerne l'examen : avant la libéralisation des prix, au

²⁷ <http://www.test-achats.be/>

²⁸ <http://www.mobilit.fgov.be/data/route/rijkscholen.pdf>

Luxembourg le tarif était le même que pour une leçon pratique normale tandis qu'en Belgique le prix pour l'examen est presque le double d'une heure de cours, en moyenne 93 euro (selon l'enquête de l'ULC, quelques auto-écoles luxembourgeoises facturent maintenant un supplément pour l'heure d'examen).

Le prix minimal pour la partie pratique au Luxembourg était de 836 euro avant la libéralisation et donc 25% moins cher qu'en Belgique. D'après les premières données du STATEC les prix ont augmenté de 24,1% après la libéralisation, donc le tarif des leçons de conduite devraient être actuellement à un niveau similaire dans les deux pays. Contrairement au Luxembourg, on peut passer l'examen en Belgique sans leçon pratique dans une auto-école et on paye seulement l'accompagnateur lors de l'examen si on opte pour le permis via filière libre.

Lors de l'enquête de 2005, « Test-Achats » avait relevé une entente de prix au niveau national des auto-écoles. 80% des auto-écoles en Flandre et 75% en Wallonie pratiquaient les mêmes tarifs. Après condamnation de la Fédération des Auto-écoles professionnelles de Belgique pour avoir enfreint la loi sur la concurrence (cf. point 5.3.3. Simulation de l'évolution du coût de revient de leçons de conduite au Luxembourg (2000-2011)) la barre a été redressée et on peut constater des différences de prix allant jusqu'à 69%. Mais ce n'est pas le cas au niveau des villes dans lesquelles des accords de prix subsistent parfois. Citons par exemple le cas de Mons : l'unique différence entre les 5 auto-écoles analysées est qu'une école n'impute pas de frais d'inscription et est donc 40 euro moins chère.