

**Décision n° 00-D-68 du 17 janvier 2001
relative à des pratiques concertées
sur des marchés de transport de personnel d'entreprises**

Le Conseil de la concurrence (section IV) ;

Vu la lettre enregistrée le 5 mai 1995, sous le numéro F 759, par laquelle le ministre chargé de l'économie a saisi le Conseil de la concurrence d'un dossier relatif à la situation de la concurrence sur les marchés de transport de personnes dans la région parisienne ;

Vu la lettre enregistrée le 13 juin 1996, sous le numéro F 882, par laquelle le Commissariat à l'énergie atomique a également saisi le Conseil de la concurrence de pratiques émanant de la société Transports interurbains du Plateau de Saclay et de l'Association des transporteurs et loueurs d'autocars de la région parisienne ;

Vu le livre IV du code de commerce et le décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986 modifié, pris pour application de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 ;

Vu les observations présentées par les sociétés Transports Daniel Meyer, Cars d'Orsay, Cars Bridet, Cars Hourtoule, Transports interurbains du Plateau de Saclay, Courrier de Seine et Oise, Cars Daniel Dalles devenue Ormont Transport, celles du Commissariat à l'énergie atomique ainsi que celles du commissaire du Gouvernement ;

Vu l'ordonnance en date du 16 novembre 1999 du président du tribunal de grande instance d'Evry, qui a débouté les sociétés Cars Hourtoule et Transports Daniel Meyer de leur demande d'annulation des procès-verbaux de visite et de saisie dressés lors de la visite des enquêteurs au siège de l'entreprise Transports Daniel Meyer, le 12 octobre 1994 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le rapporteur, le rapporteur général, le commissaire du Gouvernement et les représentants des sociétés Transports Daniel Meyer, Cars Hourtoule, Cars Bridet, Cars d'Orsay, Transports interurbains du Plateau de Saclay, Courrier de Seine et Oise, Cars Daniel Dalles devenue Ormont Transport, entendus lors de la séance du 8 novembre 2000 ;

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

I. - Les constatations

A. - Les entreprises concernées

L'Association des transporteurs et loueurs d'autocars de la région parisienne (ATLARP) et ses adhérents

L'ATLARP, association de la loi de 1901, a été créée en janvier 1958 afin de regrouper des entreprises privées de transport en commun qui, individuellement, n'avaient pas les moyens de satisfaire la demande des grandes entreprises s'installant en grande banlieue parisienne. Il s'agissait, en particulier, de répondre aux besoins en matière de transport du personnel du Commissariat à l'énergie atomique (CEA), qui venait de s'installer sur le site de Saclay et dont les salariés (au nombre de 3000) ne disposaient pas de véhicules personnels.

En 1994, date de l'enquête administrative, l'ATLARP regroupait une trentaine d'entreprises, de tailles très diverses : onze d'entre elles disposaient de moins de dix autocars (Agostini, Autocars Didier, Auto Voyages, Bourdin, Lartigue, Le Bon Voyage, Pacific-Cars, Panda Travel, Pavard, Philippe, Week-End Cars) ; douze possédaient entre dix et cinquante autocars (Autocars Delion, GHP, Cars de Buc, Cars de Villebon, Cars Jouquin, Cars Martin, Pagès, Cars Soeur, Mathieu, STAVO, STS, VAS) ; trois comptaient entre cinquante et cent autocars (Cars d'Orsay, Cars Bridet, Cars Lecaplain) ; enfin, quatre totalisaient plus de cent autocars (Autocars R. Suzanne, Cars Hourtoule, SAVAC, Transports D. Meyer).

Trois de ces entreprises (Cars d'Orsay, Cars Bridet et Cars Lecaplain) étaient contrôlées par une même société : Visual SA, plus communément appelée " groupe Visual ". cette société, qui avait également pour filiales les sociétés Cars Brévière, Cars Martignon, Cars Daniel Dalles et Transports interurbains du Plateau de Saclay, détenait, directement ou par l'intermédiaire de ses filiales, à l'époque des faits, près de 350 autocars.

L'ATLARP n'ayant pas de véhicule en propre et n'employant aucun conducteur, les moyens d'exploitation utilisés pour l'exécution des contrats précités étaient ceux de ses adhérents, lesquels agissaient comme sous-traitants. Les statuts de l'association prévoyaient que les adhérents ne pouvaient pas répondre individuellement à des marchés de transport, l'association devant se substituer à eux pour répondre aux offres de services. L'alinéa 2 de l'article 2 des statuts indiquait que : *" L'association se substituera à ses adhérents, notamment pour l'étude et la conclusion de tous accords avec la clientèle, l'organisation rationnelle des services demandés, la continuité et la régularité de ces services, quelles que soient les défaillances individuelles de ses membres, la facturation directe, la représentation et la défense collective ou individuelle de ses membres et ce dans toutes actions relevant de l'objet de l'association "*.

Par ailleurs, l'article 6, alinéa 8, de ces statuts prévoyait expressément que toute demande d'adhésion devait comporter : *"L'engagement formel du propriétaire de respecter le règlement intérieur de l'association "*, et l'article 1 du règlement intérieur stipulait qu'il était interdit aux entreprises, membres de l'association, de concourir à un appel d'offres sans en avoir avisé cette dernière : *" Les entreprises adhérant à l'association sont d'accord pour concourir dans les conditions ci-après à l'exécution en commun d'opérations de transports de personnels d'établissements industriels ou commerciaux, dont l'importance pourrait dépasser en fait les possibilités d'une seule entreprise, sans que celle-ci soit contrainte de faire appel à la sous-traitance, ce que les entreprises adhérentes s'engagent à ne pas faire. En particulier, chaque entreprise adhérente s'oblige par son adhésion même à ne présenter de soumission personnelle et à ne concourir à toute soumission pour tout travail visé au paragraphe ci-dessus, qu'après avoir informé l'association de son intention "*.

A l'époque des faits, l'ATLARP était dirigée par un conseil d'administration comprenant dix membres, dont le président, M. Daniel Meyer, des Transports Daniel Meyer, le vice-président, M. Jean Hourtoule, des cars J. Hourtoule, le trésorier, M. P. Lartigue, des Cars Lartigue, ces trois personnes composant le bureau de l'association, le secrétaire étant M. André Abbé.

La société Transports interurbains du Plateau de Saclay (TIPS)

La société TIPS, filiale commune aux sociétés Cars d'Orsay et Cars Bridet, elles-mêmes détenues à plus de 99 % par Visual SA, a été créée en décembre 1990 pour répondre à une demande du conseil régional d'Ile de France et des collectivités locales concernées par le projet d'aménagement du plateau de Saclay ; la société TIPS assure actuellement les liaisons de transport collectif dudit plateau et, à ce titre, bénéficie d'une convention cadre avec le Syndicat des transports parisiens, qui lui permet de profiter des compensations financières liées à la carte " orange " et à la carte hebdomadaire de travail.

Le Commissariat à l'énergie atomique

Le Commissariat à l'énergie atomique (CEA), établissement public à caractère industriel et commercial, s'est installé en 1958 sur le plateau de Saclay. Le CEA est également implanté à Fontenay aux Roses et à Bruyères-le-Chatel.

Jusqu'en 1977, le CEA a centralisé la passation des contrats de transport de personnel correspondant à ces différents sites. Pour les sites de Saclay et de Fontenay aux Roses, il négociait, notamment, des contrats de gré à gré avec l'ATLARP. En 1978, les trois établissements du CEA se sont vu attribuer une autonomie de gestion pour la passation des marchés les concernant, ceux-ci étant contrôlés *a posteriori* par une commission de contrôle des marchés.

En 1982, l'établissement de Saclay a décidé de procéder à des appels d'offres. Le dernier en date a été organisé en 1994. Quant à l'établissement de Bruyères-le-Chatel, il a eu recours à l'appel d'offres en 1992. En 1994, en raison des difficultés financières d'un transporteur, il a organisé une consultation des autres entreprises ayant participé à l'appel d'offres afin de pourvoir à une possible défaillance de ce transporteur.

C'est dans ce contexte que la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes a effectué une enquête sur les pratiques des opérateurs présents sur les marchés de transport de personnels d'entreprises dans la région parisienne.

B. - Les marchés de transport de personnel du CEA

Les pratiques constatées concernent deux marchés distincts de transport de personnel :

- celui de l'établissement de Saclay
- celui de l'établissement de Bruyères-le-Chatel.

1°) Le marché du centre de Saclay

La conclusion du contrat passé entre le centre de Saclay et le prestataire de service de transport s'est déroulée en plusieurs étapes.

a) L'appel d'offres du 14 janvier 1994

L'appel d'offres portait sur le marché du transport du personnel du CEA de Saclay. Il s'agissait d'assurer, par des lignes régulières, le transport aller et retour des personnes, à partir de différents points situés à Paris et dans quatre départements (Essonne, Yvelines, Hauts-de-Seine, Val-de-Marne) jusqu'à Saclay. Il s'agissait également d'assurer les liaisons entre le CEA et la gare routière, entre le CEA et les restaurants, ainsi que les liaisons internes entre les différents sites (Saclay, Fontenay aux roses, Bruyère-le-Chatel). Le CEA avait le projet d'ouvrir le marché au plus grand nombre d'entreprises, même de taille modeste, pour, selon ses propres termes, "*tenter de briser le monopole de l'ATLARP*". Dans cette perspective, l'appel d'offres prévoyait que :

- le marché était découpé en six lots, contre trois dans le précédent appel d'offres ;
- les regroupements de transporteurs n'étaient pas acceptés ;
- la sous-traitance était possible, mais après acceptation expresse et préalable du CEA.

Selon les termes de l'appel d'offres, les entreprises étaient rémunérées sur la base d'un forfait journalier, calculé pour deux trajets (aller et retour). Il doit, à cet égard, être précisé que le forfait journalier (ou terme journalier) est le principal poste entrant dans la décomposition du prix global, les autres éléments étant le prix du kilomètre et le nombre de kilomètres parcourus. Ce poste inclut, notamment, les frais de personnel et d'exploitation, les frais financiers, l'amortissement, l'assurance et l'entretien des véhicules. Le terme journalier est déterminé forfaitairement, par jour et par ligne, quelle que soit la longueur de ces lignes. En 1987, la dépense annuelle totale pour le CEA s'élevait à 22 millions de francs.

L'appel d'offres a été adressé à onze entreprises sélectionnées "*après analyse de leur santé financière, de leur connaissance de la région parisienne, du taux de dépendance vis-à-vis du CEA et de leur expérience sur des chantiers de taille similaire*", et qui étaient les suivantes : CGEA, Athis Cars, Cars Perriers, CEAT, Daniel Dalles, Courriers de Seine et Oise (CSO), Transports D. Meyer, SAVAC, Cars Bridet, Cars d'Orsay et Cars Hourtoule, les cinq dernières étant membres de l'ATLARP.

A l'issue de l'ouverture des plis, intervenue le 7 mars 1994, quatre sociétés sont apparues moins-disantes sur au moins un lot : les sociétés Transports D. Meyer, SAVAC et Cars d'Orsay étaient respectivement moins-disantes sur les lots A, E et F, et la société Cars Bridet, sur les lots B, C et D. Cependant, dans la mesure où les prix proposés par ces entreprises représentaient une augmentation moyenne de 38,82 % par rapport aux tarifs pratiqués en 1994 par l'ATLARP, le CEA a déclaré l'appel d'offres infructueux et a notifié cette décision aux soumissionnaires le 29 mars 1994.

b) Les négociations qui ont suivi l'appel d'offres

- Les négociations avec l'ATLARP

Compte tenu de l'échéance proche du contrat précédemment passé avec l'ATLARP, le CEA a demandé à cette association de lui faire des propositions pour un contrat d'une durée limitée à un an, afin de lui permettre de réexaminer sa politique en matière de transport. à l'exception de certains points (abandon du taux de remplissage des cars précédemment fixé, diminution du nombre de véhicules ne devant pas excéder quatre à six unités), les conditions techniques posées par le CEA étaient les mêmes que celles prévues par l'appel d'offres. La proposition de l'ATLARP, qui conduisait encore à une hausse de plus de 37 % par rapport au tarif pratiqué dans l'ancien contrat, (+ 37,2 % dans l'offre de l'association, contre + 38,82 % lors de l'appel d'offres), a été rejetée par le CEA.

- L'intervention de la société TIPS

Faute d'être parvenu à un accord avec l'ATLARP, le CEA s'est adressé à la société TIPS, qui n'avait pas été consultée lors de l'appel d'offres, le CEA ayant, dans un premier temps, considéré que, compte tenu de la faiblesse de son chiffre d'affaires (4 664 433 F HT en 1993), cette société aurait été trop dépendante de ce marché. De son côté, la société TIPS avait pris l'initiative de faire savoir au centre de Saclay qu'elle était prête à lui faire une proposition.

c) Les contrats conclus par le CEA avec la société TIPS

- Le contrat transitoire

Un premier contrat, signé le 29 juin 1994, avait pour seul objet d'assurer la continuité du service de transport tout en laissant à la société TIPS un délai suffisant pour préparer une proposition définitive. Il a été conclu pour une période de trois mois à compter du 1^{er} juillet 1994. Les conditions financières étaient les mêmes que celles de la proposition de l'ATLARP.

- Le contrat de cinq ans

Dans sa proposition relative à ce dernier contrat, la société TIPS a porté le "*terme journalier*" à 1236,39 F HT, soit un niveau supérieur à celui qui était proposé par l'ATLARP (1227,50 F HT), le "*terme kilométrique*" étant, pour sa part, inchangé.

Le centre de Saclay, qui avait, entre-temps, rejeté l'offre de l'ATLARP, s'est vu contraint d'accepter ces conditions et le contrat a été signé le 5 septembre 1994.

2°) Le marché du centre de Bruyères-le-Chatel

Après avoir, jusqu'en 1992, maintenu des contrats de gré à gré pour le transport du personnel du centre de Bruyères-le-Chatel, le CEA a décidé de mettre en concurrence les entreprises en procédant à un appel d'offres, à l'issue duquel les lignes ont été attribuées aux quatre précédents titulaires des contrats : les sociétés Cars thomazon, cars suzanne, cars dalles et cars d'orsay. En octobre 1993, craignant une défaillance de la société Thomazon, le centre de Bruyères-le-Chatel a consulté trois autres titulaires du marché pour la reprise éventuelle des dix lignes assurées par la société Thomazon. Cette consultation a, finalement, été annulée.

C - Les pratiques relevées

Une enquête a été effectuée, en application de l'article 48 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986, par la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, sur autorisation donnée par ordonnance du président du tribunal de grande instance de Versailles en date du 28 septembre 1994.

Au cours de cette enquête, divers documents ont été saisis au siège de l'ATLARP, de la société TIPS et des sociétés Cars d'Orsay, Bridet, Transports Daniel Meyer, SAVAC, Cars Hourtoule, Daniel Dalles, Lecaplain et Suzanne. Les enquêteurs ont également recueilli les déclarations de plusieurs membres de l'ATLARP. Par la suite, les représentants des entreprises Athis Car, CEAT, CGEA, CSO, Société de transport de Savigny (STS), Auto-Voyages, Lartigue, Cars Pages, les Cars Sœur, Cars de Villebon, qui n'étaient pas membres de l'ATLARP, ont également été entendus par les enquêteurs.

1-Le marché du centre de Saclay

a) L'appel d'offres du 14 janvier 1994

- les premiers contacts (janvier 1994)

Plusieurs documents ont été saisis par les enquêteurs au siège de la société Cars d'Orsay, dont le président était M. Robinet, et, notamment, le compte rendu manuscrit d'une réunion organisée le 7 janvier 1994 (cote 482 du rapport), qui porte les mentions suivantes :

" 1 - C.E.A. : 12 PME consultées pour 6 lots - maxi 4 lots . Attend liste des consultés + lots ".

Un deuxième document a été saisi en trois exemplaires par les enquêteurs respectivement au siège de la société Cars Hourtoule, de la société Cars d'Orsay et de la société Transports Meyer. Il s'agit d'une note datée du 5 janvier 1994 à en-tête de l'ATLARP, mentionnant "*de façon confidentielle la liste des entreprises sollicitées par le CEA pour répondre à l'appel d'offres*" (cotes 21, 22 et 23 du rapport).

Sur ce document, les initiales "*DM*", "*JH*" et "*FR*" correspondent respectivement à Daniel Meyer, Jean Hourtoule et François Robinet.

- sur l'exemplaire de M. Hourtoule, est portée, en face du nom de certaines entreprises, la mention " OK ". La partie droite du document mentionne les noms d'autres entreprises et, en parallèle, des chiffres qui correspondent au nombre de lignes assurées par ces entreprises dans le cadre du marché ATLARP arrivant à échéance ;
- sur l'exemplaire de M. Robinet, sont portées en face du nom de chaque entreprise, des lettres (A, B, C, D, E, F), qui correspondent à l'identification des lots de l'appel d'offres.

Selon M. Hourtoule, interrogé par les enquêteurs (cote 780) :

"... Les initiales de Jean Hourtoule, Daniel Meyer et François Robinet indiquent que chacun était chargé de contacter les sociétés correspondantes pour connaître leur position, soit si elles étaient intéressées à répondre à la consultation, soit si elles pouvaient être intéressées pour l'affrètement de lignes et sous-traitance une fois les attributaires connus ".

Le troisième document, saisi au siège de la société Cars d'Orsay (cote 483 du rapport), est le compte-rendu d'une réunion organisée le 20 janvier 1994. Il comporte la liste des participants, également identifiés par leurs initiales, à savoir " FR " pour François Robinet, " DM " pour Daniel Meyer, " JH " pour Jean Hourtoule et " PB " pour Patrick Bridet, de la société Cars Bridet. Ce document porte, notamment, les mentions suivantes :

"A.T.L.A.R.P. ?"

" Pour le 8/2/94 : Abbé Dossier technique, ligne lot/lot " La date du 8 février 1994 correspond à une réunion relative à l'appel d'offres du centre de Saclay et dont la teneur sera exposée ci-après.

Il ressort de l'enquête qu'à la suite de ces contacts entre certains membres de l'ATLARP et les entreprises destinataires de l'appel d'offres, M. Daniel Meyer, en tant que président de l'ATLARP, s'est plaint auprès du CEA de ce que l'atlarp n'avait pas été consultée. Il a, ensuite, convoqué les membres de l'association pour une assemblée générale qui s'est réunie le 10 février 1994 et au cours de laquelle il a informé les participants que l'ATLARP n'avait pas été destinataire de l'appel d'offres, mais que certains membres répondraient sans doute à titre individuel.

- la réunion du 8 février 1994

Les enquêteurs ont également saisi, au siège de la société Cars d'Orsay, le compte rendu de cette réunion effectué par M. Bridet (cote 28 du rapport). Ce document porte la mention " A.T.L.A.R.P. le 8/02/94 ". Les participants y sont identifiés par leur nom entier pour MM. Bigot, directeur général de la SAVAC, et Abbé, ou par leurs initiales : " DM " pour Daniel Meyer, " PB " pour Patrick Bridet, " JH " pour Jean Hourtoule et " FR " pour François Robinet. Les noms de sept autres entreprises figurant sur la liste de celles qui devaient être contactées d'après les trois courriers du 5 janvier 1994, précédemment cités, sont mentionnés sur le compte-rendu du 8 février 1994. Les mentions " OK " ou " Sans crainte " pour cinq d'entre elles indiquent qu'elles ont été effectivement contactées (voir la déclaration de M. Hourtoule ci-dessus) et que les participants à la réunion connaissaient leur position par rapport à l'appel d'offres. La partie inférieure du document comporte un tableau. Au regard de la liste des six lots de l'appel d'offres, des noms d'entreprises sont répartis sur deux colonnes, la première intitulée " Moyen " et la seconde intitulée " Fort ". Enfin, une troisième colonne mentionne des noms d'entreprises avec des chiffres précédés du signe " + ".

Le procès-verbal d'audition de M. Weughe (cote 823 du rapport), qui exerçait des fonctions de directeur au sein de la société Courriers de Seine-et-Oise et dont le nom est porté sur la note du 8 février 1994 avec un point d'interrogation, mentionne, à propos de l'appel d'offres de janvier 1994, que la société CSO a été consultée et a répondu pour le lot D le 18 février 1994. Elle a été contactée préalablement par M. Jean Hourtoule qui souhaitait connaître la position de CSO pour cette consultation et qui a indiqué que, si son entreprise était retenue, elle pourrait envisager de sous-traiter une partie de son marché à CSO. M. Weughe lui a déclaré qu'il répondrait pour le lot D et éventuellement F et qu'il serait preneur d'une sous-traitance si cela était possible. Plus tard, à l'occasion d'un autre contact téléphonique préalable, à la demande de M. Hourtoule, MM. Vaque et Weughe lui ont indiqué en moyenne et globalement le prix pour une ligne qu'ils envisageraient de proposer sans toutefois donner le détail de la décomposition de ce prix global, ni " ligne par ligne ". Ainsi, comme cela était prévu sur la liste d'entreprises du 5 janvier 1994, M. Hourtoule a contacté la société CSO à deux reprises, obtenant même communication du niveau de prix auquel se situerait l'offre de cette société.

- la réunion du 14 février 1994

Les enquêteurs ont saisi, au siège de la société Cars d'Orsay et de la société Cars Meyer, les notes manuscrites prises par M. Meyer et

M. Robinet à l’occasion de cette réunion. Elles se présentent sous la forme de deux tableaux avec des annotations. Celui établi par M. Robinet est reproduit ci-après.

" Régulateur à facturer en sus

local à facturer en sus

. Le 14/02/94

D.M. J.H. TAMAZIAN

Abbé. F.R . P.B. Crépin

Lots	O	1	2	3
14.900HT A moyen1655 HT	D.M / 9lignes CEAT DALLES STS	CEAT 12 lignes		Bridet 12 lignes Athis 12 lignes
13.100 HT B moyen 1456 HT	SACO /9lignes Bridet DM Athis	Bridet 10 lignes Athis 10 lignes		DM 12 lignes europ Aut 12 lignes+
15 100HT C moyen 1373 HT	SACO /11 lignes Bridet DM Hourtoule	DM 11 lignes Bridet 11 lignes	Hourtoule 12 L	
10. 300 HT D moyen 1471 HT	SAVAC/ 7 lignes. Hourtoule Jouquin Bridet	Saco 8 lignes CSO ? ? CGEA ? ?		Bridet 10 lignes
8. 800 HT E moy. 1467 HT	SAVAC/ 6 lignes. Hourtoule Jouquin	Hourtoule 7 lignes CGEA ?		

12. 000 HT	SACO/ 8 lignes	DM 8 lignes	CEAT 9 lignes	SAVAC 10 lignes
F	SAVAC	CGEA ?		
Moyen	DALLE			
1500 HT	Villebon			

Coût HT 307 250 =(320) 260 y compris % réutilisation

240. 4h

Coût KM. 2,50×120=300

Coût Cond. 254 KF

-----=1020

240 jours 4h

≈ 40 KM= > 1300 HT ;

≈ 60 KM= > 1500 HT ;

≈ 80 KM= > 1700 HT ".

Les participants à cette réunion, identifiés par les noms ou initiales inscrits en haut et à droite du tableau, ont déclaré aux enquêteurs :

- M. Robinet (Cars d'Orsay) :

" il s'agit de notes manuscrites prises au cours d'une réunion du 14 février 1994 avec Daniel Meyer, Jean Hourtoule, M. Tamasian, directeur d'exploitation chez D. Meyer, Patrick Bridet, M. Abbé et M. Crépin représentant la S.A.V.A.C. Il s'agit d'un tableau qui, pour l'appel d'offres du C.E.A./Saclay indique :

- en colonne 1, pour chaque lot, le prix de marché devant servir de base de référence pour les propositions de chacun, chacun pouvant ensuite apporter des corrections selon sa situation géographique ou les conditions de réaffectation des cars.
- la colonne intitulée " O ", sur la gauche, mentionne les entreprises leaders les mieux placées pour répondre sur chaque lot et sur la droite les entreprises pressenties pour leur rétrocéder des lignes une fois le marché obtenu, ceci sur la base du nombre de lignes indiquées à gauche.
- Les colonnes signalées " 1 ", " 2 ", et " 3 " indiquent les possibilités de rétrocession pour des hypothèses différentes en nombre de lignes.
- les montants en bas de page à gauche (1300, 1500 et 1700 HT) sont les prix marchés de base devant servir à l'établissement de propositions des transporteurs, selon le kilométrage ".

- M. Hourtoule (Cars Hourtoule) :

" Le 14 février 1994, le bureau de l'A.T.L.A.R.P. s'est de nouveau réuni sur la consultation du C.E.A./Saclay. Au cours de la réunion ont été définies pour chaque lot les sociétés désignées comme les mieux placées pour obtenir ces lots, et selon les lots deux à trois sociétés devant répondre en complément des premières ".

- M. Crépin (société SAVAC) :

" Concernant les études de prix pour l'appel d'offres du C.E.A./Saclay, la S.A.V.A.C. a pris pour base, outre ses propres coûts, les éléments connus du précédent marché, (...) et les prix de référence signalés lors de la réunion du 14 février 1994 du kilométrage par

ligne, les coûts conducteurs et les possibilités propres de réemploi sur le secteur ".

- M. Meyer (Société Transports Daniel Meyer) :

" Concernant la réunion du bureau de l'A.T.L.A.R.P. du 14 février 1994, (...). Sur un tableau mural figurait un tableau indiquant pour chaque lot les entreprises susceptibles d'être intéressées par chacun d'eux en fonction de leur implantation géographique, ainsi que les entreprises susceptibles d'assurer une sous-traitance en fonction du nombre de lignes définitivement retenues pour chaque lot par le transporteur soumissionnaire.

Sur le tableau figuraient des indications de prix moyens de marché évoqués pour faire appel dans les meilleures conditions à la sous-traitance, car il n'était pas possible, et compte tenu du peu de temps restant avant le dépôt des offres (22 février), de solliciter des sous-traitants en ordre dispersé. Ces prix constituaient simplement une base de référence, chaque soumissionnaire pouvant par la suite les aménager en fonction de ses " propres coûts internes ".

- M. André Abbé,(directeur commercial de la société TIPS) et secrétaire de l'ATLARP a déclaré :

" Qu'il était présent à titre d'assistance, pour donner un avis technique sur les réseaux, les itinéraires et les circuits, il n'était pas décideur. Toutefois, il a souvenir des sujets abordés et de l'objet de ces réunions qui concernaient la consultation du C.E.A./Saclay pour le transport de son personnel. Il confirme donc les déclarations des participants cités plus haut, notamment pour ce qui est de la distribution des lots entre les sociétés les mieux placées, une par lot, et l'indication des entreprises indiquées pour répondre également sur ces lots en complément des précédentes ".

Après cette réunion, les soumissions ont été adressées au CEA. L'ouverture des plis a eu lieu le 7 mars 1994. Les tableaux suivants, établis par le CEA, récapitulent les offres reçues lot par lot.

Lot A

SOCIETES	COUT JOURNALIER HT	COUT KM	NOMBRE DE LIGNES	NOMBRE DE KM	COUT HORS KM/LIGNE
Transports D. MEYER	15 013,11	2,5324	9	747,5	1 457,80
Cars BRIDET	18 182,80	2,9370	12	851,0	1 306,95
	15 809,82	2,9370	10	795,4	1 347,37
	14 590,59	2,9370	9	767,5	1 370,72
Moyenne sur 5 ans	15 552,88	2,9370	10	789,7	1 353,30
C.E.A.T.	16 909,85	2,929	10	1 141,0	1 356,78

Lot B

SOCIETES	COUT JOURNALIER HT	COUT KM	NOMBRE DE LIGNES	NOMBRE DE KM	COUT HORS KM/LIGNE
Transports D. MEYER	17 908,57	2,5324	12	681,1	1 348,61

Cars BRIDET	13 889,90	2,9370	9	573,0	1 356,33
	12 263,86	2,9370	8	505,0	1 347,58
Moyenne sur 5 ans	12 589,06	2,9370	8,2	518,6	1 349,33
Cars d'ORSAY	13 009,64	2,3625	9	588,1	1 291,17

Lot C

SOCIETES	COUT JOURNALIER HT	COUT KM	NOMBRE DE LIGNES	NOMBRE DE KM	COUT HORS KM/LIGNE
Transports D. MEYER	16 069,62	2,5323	11	504,3	1 344,78
Cars BRIDET	15 182,56	2,9370	11	505,0	1 245,39
	14 065,05	2,9370	10	478,0	1 266,16
Moyenne sur 5 ans	14 288,55	2,9370	10,2	483,4	1 261,64
Cars d'ORSAY	14 007,10	2,3625	10	443,2	1 296,00

Lot D

SOCIETES	COUT JOURNALIER HT	COUT KM	NOMBRE DE LIGNES	NOMBRE DE KM	COUT HORS KM/LIGNE
S.A.V.A.C.	11 686,93	2,6355	8	463,0	1 308,34
Cars BRIDET	13 960,66	2,9370	10	543,0	1 236,58
	11 838,96	2,9370	8	496,5	1 297,59
	10 601,77	2,9370	7	458,0	1 322,37
Moyenne sur 5 ans	11 520,98	2,9370	7,8	482,7	1 300,25
Cars HOURTOULE	15 593,50	2,50	9	463,0	1 604,00

C.S.O.	13 775,00	5,00	7	Non précisé	Non précisé
--------	-----------	------	---	-------------	-------------

Lot E

SOCIETES	COUT JOURNALIER HT	COUT KM	NOMBRE DE LIGNES	NOMBRE DE KM	COUR HORS KM/LIGNE
S.A.V.A.C.	8 093,65	2,6355	6	443	1 154,35
Cars HOURTOULE	11 818,00	2,50	7	476	1 518,28

LOT F

SOCIETES	COUT JOURNALIER HT	COUT KM	NOMBRE DE LIGNES	NOMBRE DE KM	COUT HORS KM/LIGNE
S.A.V.A.C.	13 404,51	2,6355	9	509,0	1 340,34
Transports D. MEYER	12 277,00	2,5324	8	508,5	1 373,67
Cars d'ORSAY	11 487,92	2,3625	8	480,0	1 294,24

La comparaison de ces tableaux avec ceux établis lors de la réunion du 14 février 1994 permet de constater que les entreprises, en remettant leurs offres, ont reporté les bases de prix qu'elles s'étaient fixées au cours de cette réunion.

Le procès-verbal d'audition de M. Crépin, responsable d'études à la société SAVAC, en date du 20 octobre 1994 (page 802), mentionne, sur ce point : " concernant les études de prix pour l'appel d'offres du CEA/Saclay, M. Crépin a précisé que la SAVAC a pris pour base, outre ses propres coûts, les éléments connus du précédent marché, notamment le tableau " ATLARP – prix des lignes du CE/Saclay du 1^{er} janvier 1994, joint au présent procès-verbal et les prix de référence signalés lors de la réunion du 14 février 1994 du kilométrage par ligne, les coûts conducteurs et les possibilités propres de réemploi sur le secteur ".

Sur chacun des lots, les entreprises citées en premier dans la colonne " 0 " du tableau du 14 février 1994 ont remis les meilleures offres : tout s'est passé comme si les consignes données lors de la réunion du 14 février 1994 avaient été rigoureusement appliquées.

b) Les négociations avec l'ATLARP

La proposition remise au CEA, au nom de l'ATLARP, le 6 mai 1994, a été préparée par une réunion qui s'est tenue le 7 avril 1994, comme l'atteste le document manuscrit saisi au siège de la société Cars d'Orsay (cote 49 du rapport). Elle reproduit les conditions de durée et de prix de l'appel d'offres précédent.

Les participants à cette réunion, identifiés par leurs initiales ou par leur nom entier, étaient : MM. Meyer, Bridet, Hourtoule, Robinet et Abbé. La réunion faisait, par ailleurs, l'objet d'une mention sur les agendas de MM. Robinet et Meyer. L'astérisque devant la mention " 5 ans " indique que les participants ont décidé de faire une proposition pour cinq ans, et non pour une année comme le demandait le

CEA. La mention "*condition tarifaire = idem réponse appel d'offres*" révèle qu'il a été décidé que la proposition de l'ATLARP serait basée sur les prix de l'appel d'offres précédent.

A la date du 27 avril 1994, les agendas de MM. Robinet, Bridet et Meyer attestent de la tenue d'une autre réunion. Des notes manuscrites, prises au cours de cette réunion à laquelle il n'est pas établi que M. Hourtoule ait participé, ont été saisies dans le bureau de M. Robinet (page 51 du rapport). Il résulte des mentions "*T.J*" (terme journalier) et "*T.K*" (terme kilométrique) et des indications chiffrées qui accompagnent ces mentions que la réunion a porté sur les niveaux de prix à proposer au CEA pour l'offre de l'ATLARP. Compte tenu des conditions financières qui lui ont été proposées, le CEA a rejeté l'offre de l'ATLARP et s'est tourné vers la société TIPS, filiale commune aux sociétés Cars d'Orsay et Cars Bridet, elles-mêmes détenues à plus de 99 % par Visual SA.

c) le contrat temporaire de trois mois conclu avec la société TIPS

Compte tenu de l'expiration prochaine (le 30 juin) de la convention en cours avec l'ATLARP, le CEA a négocié un contrat temporaire avec la société TIPS, afin d'assurer la continuité du service de transport, tout en laissant à cette dernière un délai suffisant pour préparer une proposition définitive. La société TIPS a reconduit la répartition des lignes entre les adhérents de l'ATLARP, telle qu'elle existait dans le marché précédent, avec des conditions financières qui ne différaient guère de celles proposées par l'ATLARP.

d) le contrat de cinq ans conclu avec la société TIPS

L'offre faite par la société TIPS diffère de celle présentée dans le précédent contrat. Elle a également été préparée par une réunion qui s'est tenue le 5 septembre 1994 entre MM. François Robinet, président du conseil d'administration de cette société, Daniel Meyer, Jean Hourtoule, Daniel Bigot, André Abbé, Patrick Bridet et Jean-Paul Bridet (Cars Lecaplain, filiale du groupe Visual).

Le nouveau contrat, signé le 5 septembre 1994, porte sur l'exploitation de 58 lignes, ainsi réparties :

- la société Cars Hourtoule et sa filiale STAVO, obtiennent six lignes ;
- la société SAVAC et sa filiale Cars Jouquin ont onze lignes ;
- le groupe Visual, dont font partie, notamment, les sociétés Cars d'Orsay, Cars Bridet et Cars Lecaplain, se voit attribuer 22 lignes ;
- la société D. Meyer obtient cinq lignes ;
- les quatorze lignes restantes sont distribuées aux sociétés STS (quatre lignes), Cars de Villebon (quatre lignes), Cars Suzanne (deux lignes), Cars Delion (deux lignes), CGEA (une ligne), CEAT (une ligne).

A la suite de la conclusion de ce contrat, les membres de l'ATLARP ont exigé la convocation d'une assemblée générale extraordinaire, qui s'est tenue le 14 novembre 1994. Au cours de celle-ci, plusieurs transporteurs, exclus de la nouvelle répartition des lignes ou qui avaient perdu plusieurs lignes, ont déclaré que le niveau de hausse trop important du forfait journalier proposé par l'ATLARP au CEA lors des négociations avec ce dernier (après l'appel d'offres infructueux) avait découragé le CEA de recourir à l'association. Ils ont estimé que l'augmentation du forfait n'aurait pas dû dépasser 20 % (au lieu de 37,2 %).

2 - Le marché du CEA de Bruyères-le-Chatel

En ce qui concerne ce marché, et plus précisément la consultation lancée par le CEA pour une partie des lignes de transport du personnel de son centre de Bruyères-le-Chatel, deux des trois entreprises consultées, les sociétés Cars d'Orsay et Cars Daniel Dalles, paraissent avoir échangé des informations sur les prix qu'elles ont remis.

Les enquêteurs ont, en effet, saisi au siège de la société Car Daniel Dalles un document (cote 60 du rapport) constitué d'une feuille manuscrite comportant, d'une part, les noms des trois lignes intéressant la société D. Dalles, avec des prix correspondant à ces lignes, d'autre part, les noms des sept autres lignes avec deux séries de prix.

Interrogée par les enquêteurs sur ce document, Mme Dalles, de la société Daniel Dalles, a répondu qu'il avait été rédigé postérieurement à la consultation organisée par le CEA, au cours d'un entretien entre elle-même et le représentant de la société Cars d'Orsay.

Par ailleurs, les enquêteurs ont également saisi au siège de la société Cars d'Orsay (cote 61 du rapport) un document similaire comportant des colonnes de prix pour chacune des deux sociétés, en face de chaque ligne.

M. Robinet, de la société Cars d'Orsay, a, lui aussi, répondu aux enquêteurs que ce document avait été rédigé postérieurement à la consultation, une fois communiqué par le CEA le résultat de l'ouverture des plis. Il n'a, en revanche, pas mentionné avoir eu des contacts avec Mme Dalles, après la consultation du CEA.

De leur côté, les responsables du CEA ont déclaré aux enquêteurs qu'ils ne communiquaient ni aux entreprises consultées, ni aux entreprises attributaires le montant global des offres ou le détail des prix proposés.

Enfin, la confrontation des deux documents saisis avec les offres reçues par le CEA permet de constater, d'une part, que les prix mentionnés sont les mêmes que ceux proposés au CEA, d'autre part, que la société Daniel Dalles a remis des prix supérieurs à ceux de la société Cars d'Orsay pour les lignes qui ne l'intéressaient pas, tandis que la société Cars d'Orsay a proposé des prix plus élevés pour les trois lignes qui intéressaient la société Daniel Dalles.

D - Les griefs notifiés

Sur la base de ces constatations, le rapporteur a notifié les griefs suivants :

- à l'Association des transporteurs et loueurs d'autocars de la région parisienne (ATLARP), d'avoir introduit dans son règlement intérieur un article faisant obligation aux entreprises adhérentes de ne présenter de soumissions personnelles ou de ne concourir à toute soumission pour toute opération de transport de personnels d'établissements industriels et commerciaux qu'après avoir informé l'association de leur intention, ce même article leur interdisant par ailleurs de recourir à la sous-traitance, seul moyen pour ces entreprises de soumissionner individuellement pour des marchés de transport de personnels excédant leurs capacités disponibles, ces clauses, qui ont eu pour objet et pu avoir pour effet de restreindre le jeu de la concurrence sur lesdits marchés, étant prohibées par l'article 7 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986, codifié sous l'article L. 420-1 du code de commerce,
- aux sociétés Transports Daniel Meyer, Cars d'Orsay, Cars Bridet, Cars Hourtoule et Services Automobiles de la Vallée de Chevreuse (SAVAC), d'avoir, au cours du mois de février 1994, organisé divers contacts et réunions en vue de se répartir les lots de l'appel d'offres lancé par le CEA pour son établissement de Saclay, puis de s'être de nouveau réunies en avril 1994 afin d'élaborer en commun, sur les mêmes bases de prix que leurs offres initiales, la proposition faite au nom de l'ATLARP et, enfin, de s'être réunies en octobre 1994 au siège de la société TIPS, afin de se répartir les lignes du marché attribué à cette société, ces pratiques concertées et successives, qui ont eu pour objet et pour effet de porter atteinte à la concurrence sur le marché du transport du personnel du CEA de Saclay, étant prohibées par les dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986, codifié sous l'article L. 420-1 du code de commerce,
- à la société Transports interurbains du Plateau de Saclay (TIPS), d'avoir servi de support à la concertation entre les sociétés Transports Daniel Meyer, Cars d'Orsay, Cars Bridet, Cars Hourtoule et SAVAC, cette pratique étant contraire à l'article 7 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986, codifié sous l'article L. 420-1 du code de commerce,
- à la société Courriers de Seine et Oise (CSO), d'avoir communiqué à la société Cars Hourtoule, préalablement à la remise des offres de l'appel d'offres lancé en janvier 1994 par le CEA de Saclay, le prix par ligne de transport qu'elle envisageait de remettre à cet établissement, cette pratique, qui a contribué à fausser le jeu de la concurrence sur le marché précité, étant contraire à l'article 7 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986, codifié sous l'article L. 420-1 du code de commerce,
- aux sociétés Cars d'Orsay et Cars Daniel Dalles, d'avoir, à l'occasion d'une consultation lancée par le CEA pour son établissement de Bruyères-le-Chatel et préalablement à la remise de leurs offres, procédé à un échange d'informations sur les prix qu'elles entendaient remettre au CEA, cette pratique, qui avait pour objet et pouvait avoir pour effet de fausser le jeu de la concurrence lors de cette consultation, étant contraire aux dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986, codifié sous l'article L. 420-1 du code de commerce.

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

A - Sur la procédure

1) Sur la régularité des procès-verbaux

En ce qui concerne le procès-verbal de visite et de saisie du 12 octobre 1994,

Considérant que les sociétés Transport Daniel Meyer, TIPS, Cars Bridet, Cars d'Orsay, SAVAC et Cars Hourtoule contestent la validité du procès-verbal de visite et de saisie du 12 octobre 1994, dressé au siège de la société Transports Daniel Meyer, au motif de l'absence

de signature de M. Tahmazian, alors que celui-ci était présent lors des opérations ; qu'elles soutiennent que cette irrégularité porte une atteinte grave aux droits de la défense ;

Mais considérant, d'une part, et en tant que ce moyen est soulevé par les sociétés Transports Daniel Meyer et Cars Hourtoule, que ces sociétés ont contesté devant le président du tribunal de grande instance, pour le même motif, la régularité des opérations de visite et de saisie effectuées au siège de la société Transports Daniel Meyer et qu'elles ont été déboutées, par ordonnance en date du 16 novembre 1999, de leur demande d'annulation (cote 1122 du rapport) ; que cette ordonnance a force de chose jugée vis-à-vis des sociétés Transports Daniel Meyer et Cars Hourtoule ; que le pourvoi formé par ces sociétés, le 22 novembre 1999, et sur lequel la Cour de cassation n'a pas encore statué, est dépourvu d'effet suspensif ; qu'en conséquence, le moyen présenté par les sociétés Transports Daniel Meyer et Cars Hourtoule doit être écarté ;

Considérant, d'autre part, et en tant que le moyen est soulevé par les sociétés TIPS, Cars Bridet, Cars d'Orsay et SAVAC, qui n'étaient pas parties à l'ordonnance précitée, qu'il appartient au Conseil de la concurrence de se prononcer sur la régularité des opérations de visite et de saisie critiquées, conformément aux énonciations de l'arrêt n° 1937 rendu le 30 novembre 1999 par la chambre commerciale de la Cour de cassation ; que les formalités applicables aux procès-verbaux relatifs aux enquêtes fondées sur l'article L. 450-4 du code de commerce sont visées à l'article 32 du décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986, pris en application de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986, et qui indique, en son alinéa 2 : "*les procès-verbaux sont signés par les enquêteurs, par l'occupant des lieux ou par son représentant, ainsi que par l'officier de police judiciaire chargé d'assister à ces opérations*" ; que les termes utilisés dans ces dispositions prescrivent, à titre alternatif et non cumulatif, la signature de l'occupant des lieux ou de son représentant ; qu'il ressort du dossier que, lors des opérations effectuées le 12 octobre 1994, au siège de l'entreprise Transports D. Meyer, M. Meyer, patron de l'entreprise et "*occupant des lieux*" à titre principal, a signé le procès-verbal "*récapitulatif*" de ces opérations, comportant l'objet et la nature de la visite ainsi que l'inventaire des pièces et des documents saisis dans l'ensemble des bureaux de son entreprise ; qu'il en résulte que les formalités prescrites par l'article 32 du décret précité ont été remplies ; que le moyen présenté par les sociétés TIPS, les Cars Bridet, Cars d'Orsay et SAVAC doit être écarté ;

- *En ce qui concerne le procès-verbal d'audition de M. Meyer,*

Considérant que la société Transports D. Meyer conclut également à ce que soit écarté le procès-verbal d'audition de son président, établi à la suite des opérations de visite et de saisie qui ont eu lieu dans son entreprise, du fait de l'irrégularité prétendue du procès-verbal relatif à ces opérations ;

Mais considérant que le moyen relatif à l'irrégularité du procès-verbal de visite et de saisie ayant été rejeté, le moyen relatif au procès-verbal d'audition de M. Meyer doit l'être également ;

- *En ce qui concerne le défaut de présentation des procès-verbaux de visite et de saisie aux personnes auditionnées,*

Considérant que les sociétés Transports Daniel Meyer, TIPS, Cars Bridet, Cars d'Orsay, SAVAC et Cars Hourtoule font valoir que les enquêteurs n'ont pas satisfait à l'obligation de loyauté devant présider à la recherche des preuves lorsqu'ils ont entendu MM. Bridet, Bigot, Crépin, Hourtoule, Abbé et Robinet, puisqu'ils ne leur ont pas présenté copie des procès-verbaux de visite et de saisie dressés dans les locaux visités ;

Mais considérant que les déclarations des représentants des sociétés TIPS, Cars Bridet, Cars d'Orsay, SAVAC et Cars Hourtoule ont été recueillies dans le cadre de l'enquête complémentaire effectuée en application des dispositions de l'article L. 450-3 du code de commerce ; que cet article prévoit que "*les enquêteurs peuvent accéder à tous les locaux, terrains ou moyens de transport à usage professionnel, demander la communication de livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, renseignements et justifications. Ils peuvent demander à l'autorité dont ils dépendent de désigner un expert pour procéder à toute expertise contradictoire nécessaire*" ; que le texte ne prescrit pas que soient présentés aux entreprises les procès-verbaux de visite et de saisie antérieurement dressés ou la liste des documents précédemment saisis ; que, s'il est vrai, en revanche, que l'obligation de loyauté qui doit présider à la recherche des preuves impose que la personne interrogée soit informée de la nature des charges retenues contre elle, il convient de noter, qu'en l'espèce, les enquêteurs ont présenté aux entreprises la photocopie des documents précédemment saisis, ainsi que cela résulte d'une mention expresse des procès-verbaux d'audition ; que ces documents ne pouvaient laisser aucun doute aux personnes auditionnées sur la nature de l'enquête et des griefs susceptibles de leur être imputés dans une éventuelle procédure contentieuse ; qu'il suit de là que le moyen doit être écarté ;

2) sur la régularité de la saisie d'un agenda

Considérant que les sociétés TIPS, Cars Bridet et Cars d'Orsay font valoir qu'un agenda est un document à caractère "*mixte*", non purement professionnel, et qu'il ne peut être retenu comme moyen de preuve ;

Mais considérant que les agendas en cause, qui portent des mentions dont les concluants ne prétendent d'ailleurs pas qu'elles seraient étrangères à leur activité professionnelle, ont été régulièrement saisis aux sièges des entreprises dans le cadre d'une enquête diligentée à la suite d'une autorisation judiciaire ; qu'en conséquence, ils constituent des éléments de preuve licites, ainsi que le Conseil en a déjà décidé dans sa décision n° 97-D-39 du 17 juin 1997, en écartant l'argument des parties fondé sur le caractère prétendument "*mixte*" et non professionnel d'un agenda saisi au siège d'une entreprise ; que le moyen doit être écarté ;

B – Sur le fond

Sur les pratiques mises en œuvre par l'association atlarp

Considérant que les clauses introduites par l'ATLARP dans ses statuts et dans son règlement intérieur, prévoyant la substitution de l'association aux adhérents, notamment pour l'étude et la conclusion de tous accords avec la clientèle, et faisant obligation aux entreprises adhérentes de ne présenter de soumission individuelle ou de ne concourir à toute soumission pour toute opération de transport de personnels d'établissements industriels et commerciaux qu'après avoir informé l'association de leur intention, en leur interdisant, en outre, de recourir à la sous-traitance, alors que les entreprises concernées auraient, par ce moyen, la possibilité de soumissionner individuellement pour des marchés excédant leurs capacités de transport, ont pour objet, en limitant l'autonomie de gestion des membres de l'association, d'assurer la répartition des marchés entre ces entreprises ; qu'elles sont donc prohibées par l'article L. 420-1 du code de commerce ;

Sur les pratiques mises en œuvre par les sociétés Transports Daniel Meyer, Cars d'Orsay, Cars Bridet, SAVAC et Cars Hourtoule sur le marché du transport du personnel de l'établissement de Saclay

Considérant que le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) a lancé, le 14 janvier 1994, un appel d'offres portant sur le transport du personnel de son établissement de Saclay ; que cet appel d'offres était découpé en six lots correspondant chacun à des lignes de transport par car ; que le cahier des charges de cet appel d'offres n'autorisait pas le regroupement des transporteurs pour l'exécution de ce marché et prévoyait expressément que les transporteurs de cars souhaitant sous-traiter le marché auquel ils répondaient devaient préalablement en informer le CEA ; que cet appel d'offres a été proposé à onze entreprises sélectionnées en fonction de leur santé financière, de leur connaissance de la région parisienne, de leur taux de dépendance vis-à-vis du CEA et de leur expérience sur des chantiers de taille similaire ; qu'au vu du résultat de l'appel d'offres, le CEA a décidé de déclarer celui-ci infructueux ; que cet établissement a, ensuite, lancé une consultation auprès de l'ATLARP ; qu'il a finalement conclu un marché négocié avec la société TIPS ;

Considérant qu'il ressort des constatations, telles qu'elles ont été rappelées ci-dessus, que les représentants des sociétés Cars d'Orsay, Cars Hourtoule et Transports Daniel Meyer ont, d'abord, organisé divers contacts avec les sociétés sélectionnées par le CEA pour répondre à l'appel d'offres, afin de connaître leur position ; que diverses réunions ont ensuite été tenues les 20 janvier, 8 et 14 février 1994 entre les représentants des sociétés Transports Daniel Meyer, Cars d'Orsay, Cars Bridet, SAVAC et Cars Hourtoule, afin de préparer les réponses pour cet appel d'offres ; que les enquêteurs ont, notamment, saisi, au siège de la société Cars d'Orsay, un compte rendu manuscrit de la réunion du 14 février 1994, sous la forme d'un tableau présentant, en face des six lots, les bases de prix proposés pour la soumission ainsi que les noms des entreprises qui devaient remporter l'appel d'offres ; que les réponses à l'appel d'offres reçues par le CEA sont conformes aux prévisions de ce tableau ; qu'en outre, les déclarations de M. Robinet (Cars d'Orsay), de M. Crépin (SAVAC) de M. Bridet (Cars Bridet), ainsi que M. Hourtoule, confirment la répartition préalable des lots du marché et la définition de prix de base arrêtés en commun ; qu'il résulte de ces éléments précis, graves et concordants que les sociétés Transports Daniel Meyer, Cars d'Orsay, Cars Bridet, SAVAC et Cars Hourtoule se sont concertées afin de se répartir les lignes de transport et d'élaborer des propositions de prix pour l'appel d'offres lancé par le CEA ;

Considérant que la société Transports Daniel Meyer et la société TIPS font valoir que l'augmentation moyenne des coûts de 38,82 % constatée dans les réponses à l'appel d'offres doit s'apprécier au regard de l'évolution de l'indice des prix, de l'augmentation du prix du carburant ou de l'augmentation des coûts de revient dans le secteur du transport ;

Mais considérant que l'indice des prix à la consommation a augmenté, pour la période considérée, en moyenne, de 2,3 % par an, soit une augmentation cumulée de 1990 à 1994 de 9,4 % ; que l'augmentation cumulée des salaires sur la même période a été de l'ordre de 12 % ; que l'augmentation du prix du gazole a été de 7,8 % de 1990 à 1994 ; qu'ainsi, aucun élément objectif ne vient corroborer l'allégation d'une pression sur les coûts justifiant l'augmentation constatée, pour une prestation de transport réalisée avec un nombre de

lignes et, par conséquent, de cars, inférieur ; que le caractère manifestement disproportionné de cette augmentation est, d'ailleurs, attesté par les déclarations des responsables des sociétés Cars Pagès, Cars Villebon et Cars Lartigue, membres de l'ATLARP restés en dehors de la concertation, qui auraient proposé, s'ils avaient été consultés, une hausse de 12 à 15 % pouvant aller jusqu'à 20 % sur certaines lignes présentant des caractéristiques particulières ;

Considérant qu'il ressort également des constatations, qu'après que l'appel d'offres a été déclaré infructueux, les représentants des sociétés Transports Daniel Meyer, Cars d'Orsay, Cars Bridet, Cars Hourtoule, auxquels s'est joint M. Abbé, secrétaire de l'ATLARP, se sont réunis le 7 avril 1994 ; que cette réunion ne pouvait être regardée comme un bureau de l'ATLARP, puisque M. Lartigue, trésorier de l'association, était absent et n'avait pas été informé de la réunion, tandis que MM. Bridet et Robinet, qui n'appartenaient pas au bureau, étaient présents ; qu'il ressort des documents saisis que cette réunion, à laquelle n'assistait aucun représentant de la SAVAC, avait pour objet de préparer la réponse de l'ATLARP au CEA ; que cette réponse a consisté, d'une part, à faire une proposition pour cinq ans, et non pour une année comme le demandait le CEA et, d'autre part, comme l'atteste, sur le document saisi, la mention *" condition tarifaire = idem réponse appel d'offres "*, à formuler des propositions de prix et de répartition des lignes en tout point semblables à celles de l'appel d'offres précédent ; qu'il résulte de ces éléments, précis, graves et concordants que les sociétés Transports Daniel Meyer, Cars d'Orsay, Cars Bridet et Cars Hourtoule se sont concertées afin d'imposer au CEA un marché de même durée que ceux précédemment conclus avec l'ATLARP, à des conditions tarifaires équivalentes à celles résultant de l'appel d'offres déclaré infructueux ;

Considérant que les pratiques ainsi successivement mises en œuvre avaient un objet anticoncurrentiel, dès lors qu'elles visaient à imposer, d'une part, un niveau de prix coordonné et, d'autre part, une répartition des marchés ; qu'elles ont, en outre, effectivement abouti à fausser le jeu de la concurrence, puisque le CEA a dû déclarer l'appel d'offre infructueux et s'est vu, finalement, contraint de contracter avec la société TIPS ;

Considérant que les sociétés Transports Daniel Meyer, Cars d'Orsay, Cars Bridet et SAVAC soutiennent qu'une concertation entre les entreprises était rendue nécessaire par les contraintes imposées par le CEA lors de l'appel d'offres pour l'exécution du marché ; que les sociétés Cars Bridet, Cars d'Orsay, Transports Daniel Meyer, Cars Hourtoule et SAVAC prétendent que les entreprises étaient obligées de se concerter *" eu égard au fait qu'aucun soumissionnaire ne pouvait à lui seul répondre aux exigences et contraintes du marché, tant géographiques, techniques, qu'économiques telles qu'exposées ci-dessus, sans faire appel à la sous-traitance, ce que le CEA savait parfaitement et admettait d'autant plus que celui-ci demandait aux transporteurs d'organiser la coordination de ce réseau de transport "*.

Mais considérant que les demandes exprimées par le CEA, dans le cadre de l'appel d'offres du 14 janvier 1994, ne dépassaient pas les exigences normales en matière de transport routier de personnels d'entreprise ; que l'allotissement auquel il était procédé (six lots contre trois dans le précédent appel d'offres) facilitait même l'accès des transporteurs de taille moyenne au marché ; que la sous-traitance était possible après acceptation expresse et préalable du CEA ; qu'il résulte, en réalité, des constatations effectuées que, conformes, en apparence, aux termes de l'appel d'offres, les soumissions présentées individuellement par les sociétés Cars Bridet, Cars d'Orsay, Transports Daniel Meyer, Cars Hourtoule et SAVAC, sans recours à la sous-traitance, ont été le fruit d'une concertation préalable en vue d'une répartition du marché sur la base de prix arrêtés d'un commun accord entre les soumissionnaires ;

Considérant que les sociétés Transports Daniel Meyer, Cars Bridet, Cars d'Orsay et "SAVAC font encore valoir que le CEA était à l'origine de la création de l'ATLARP et que ce serait donc le comportement de cet établissement public qui aurait limité la concurrence ;

Mais considérant que, si, dans des circonstances historiques antérieures, le CEA a effectivement suscité la création de l'ATLARP et a, à plusieurs reprises, contracté avec cette dernière sans recours préalable à un appel d'offres, il est constant qu'à partir de 1982 et, tout particulièrement, en 1994, date des pratiques litigieuses, il a manifesté sans ambiguïté la volonté de faire jouer la concurrence et de *" tenter de briser le monopole de l'ATLARP "* ; que les nouvelles modalités de l'appel d'offres portant sur la division de celui-ci en six lots, la révision de l'exigence relative à l'ancienneté des cars et la modification de leur taux de remplissage avaient pour objet de permettre à un plus grand nombre d'entreprises de soumissionner et donc d'ouvrir largement la concurrence ; que le moyen doit être écarté ;

Sur les pratiques mises en œuvre par la société TIPS sur le marché du transport du personnel de l'établissement de Saclay

Considérant qu'il ressort des constatations qu'une réunion a eu lieu au siège de la société TIPS, le 5 septembre 1994, jour de la signature du contrat avec le CEA, et que cette réunion avait pour objet la répartition des lignes dans le cadre du contrat de cinq ans qui devait être exécuté à compter du 1^{er} octobre ;

Mais considérant que la société TIPS, filiale commune aux sociétés Cars d'Orsay et Cars Bridet, à qui le CEA s'était adressé en vue de la conclusion d'un marché négocié, ne disposait pas d'autocars et utilisait les moyens d'exploitation de la société Cars d'Orsay ; qu'il était donc légitime, dès lors qu'elle était consultée en vue de la conclusion d'un contrat de grande ampleur, qu'elle recoure à des sous-traitants et, dans ce but, qu'elle organise la répartition des lignes entre ceux qu'elle se disposait à retenir ; qu'il n'est, en conséquence, pas établi que la réunion du 5 septembre 1994 entre les entreprises Transports Daniel Meyer, Cars d'Orsay, Cars Bridet, Cars Hourtoule, services automobile de la vallée de chevreuse (savac) ait eu un objet anticoncurrentiel et que la société TIPS ait servi de support à une concertation prohibée entre ces sociétés ;

Sur les pratiques mises en œuvre par la société Courrier de Seine et Oise (CSO) sur le marché du transport du personnel de l'établissement de Saclay

Considérant que la société Courrier de Seine et Oise (CSO) allègue que les informations qu'elle a fournies à la société Cars Hourtoule n'ont pu, en aucune manière, limiter l'intensité de la concurrence entre les deux sociétés ; qu'en effet, d'une part, la société Hourtoule ne pouvait pas connaître le ou les lots sur le(s)quel(s) la société CSO allait soumissionner, comme en témoignerait le procès-verbal de déclaration de M. Weughe, président du conseil d'administration de la société CSO, qui a indiqué " *qu'il répondrait sur le lot D et éventuellement F* " ; que, d'autre part, la société CSO n'a pas communiqué à la société Hourtoule le nombre de lignes pour lequel elle se proposait de soumissionner ;

Mais considérant, en premier lieu, que l'indication du prix moyen d'une ligne, ajoutée à l'information sur les lots choisis (lot D et, éventuellement, lot F) a pu permettre à la société Hourtoule, comme en convient la société CSO dans sa réponse à la notification de griefs, de " *bâtir son offre* " et donc de supprimer l'incertitude dans laquelle se trouvait cette société soumissionnaire ; qu'en second lieu, le compte rendu de la réunion du 8 février 1994, rédigé par M. Robinet et qui indique le nom de la société CSO en face du lot D, dans la colonne " *moyen* " (cote 28 du rapport), établit que la société CSO était désignée dans ce document pour faire une offre de couverture ; qu'enfin, la justification de cet échange d'information par le fait que la société Hourtoule entendait sous-traiter à la société CSO la partie du marché concernant le lot D n'est appuyée d'aucun élément probant, dès lors que, d'une part, le CEA n'a pas été informé par la société Hourtoule, lors de la remise par celle-ci de ses offres, d'une éventuelle sous-traitance du lot D à la société CSO et que, d'autre part, les sociétés CSO et Hourtoule ont déposé des offres distinctes, ce qui indique qu'elles se présentaient comme des entreprises concurrentes ; qu'il résulte de ces éléments que l'échange d'informations entre la société CSO et la société Hourtoule a faussé le jeu de la concurrence ; que cette pratique est prohibée par l'article L. 420-1 du code de commerce ;

Sur les pratiques mises en œuvre par les sociétés Cars Daniel Dalles et Cars d'Orsay sur le marché du transport du personnel de l'établissement de Bruyères-le-Chatel

Considérant que les sociétés Cars Daniel Dalles et Cars d'Orsay font valoir que la constatation d'un simple parallélisme de comportement ne suffit pas à établir la preuve d'une entente ; que les documents saisis par les enquêteurs se rapportant à la preuve de la concertation qui leur est imputée ne comportent pas de date certaine et, qu'en outre, la consultation à laquelle a procédé le CEA, pour ce marché de dix lignes, n'a pas été suivie d'effet ;

Mais considérant, en premier lieu, que les enquêteurs ont saisi au siège de la société Cars Daniel Dalles, un manuscrit comportant, d'une part, les noms des trois lignes que cette société, dans une lettre du 14 octobre 1993 adressée à l'établissement de Bruyères-le-Chatel (cote 1121 du rapport), s'était déclarée " *plus particulièrement apte(s) à assurer* ", avec les prix proposés pour ces lignes, d'autre part, les noms des sept autres lignes avec deux séries de prix ; que l'affirmation de la société Daniel Dalles selon laquelle ce document serait le résultat d'un entretien, postérieur à la consultation organisée par le CEA, entre le représentant de la société Cars d'Orsay et Mme Dalles, de la société cars D. Dalles, n'est pas vérifiée puisque la société Cars d'Orsay, dans ses déclarations aux enquêteurs, n'a pas mentionné avoir eu de contacts avec Mme Dalles après la remise des offres ;

Considérant, en second lieu, que les enquêteurs ont saisi au siège de la société " Cars d'Orsay ", un document similaire à celui saisi au siège de la société " Car D. Dalles ", récapitulant les prix offerts par chacune des deux sociétés en face de chaque ligne ; que l'allégation de la société " Cars d'Orsay " selon laquelle ce document aurait été rédigé postérieurement à la consultation, une fois communiqué par le CEA le résultat de l'ouverture des plis, est en contradiction avec les déclarations des responsables du CEA qui ont indiqué aux enquêteurs ne communiquer ni aux entreprises consultées ni même aux entreprises attributaires le montant global des offres ou le détail des prix proposés ;

Considérant, enfin, que la confrontation des deux documents saisis avec les offres reçues par le CEA conduit à constater, d'une part, que les indications de prix figurant sur les documents sont identiques à celles qui ont été transmises au CEA, d'autre part, que,

conformément à leur accord, la société Daniel Dalles a remis des prix supérieurs à ceux de la société Cars d'Orsay pour les lignes qui ne l'intéressaient pas tandis que la société Cars d'orsay a proposé des prix plus élevés pour les trois lignes qui intéressaient la société Daniel Dalles (cotes 1116 et 1117 du rapport) ;

Considérant qu'il résulte de ces indices précis, graves et concordants que les sociétés Cars Daniel Dalles et Cars d'Orsay se sont concertées pour établir conjointement des offres modulées en fonction de la répartition des lignes qu'elles avaient préalablement opérée entre elles ; que la circonstance que la consultation lancée par le CEA pour ce marché de dix lignes n'ait pas été suivie d'effet est sans incidence sur la qualification de telles pratiques ; que celles-ci, qui ont eu pour objet de fausser la concurrence, sont prohibées par l'article L. 420-1 du code de commerce ;

C) Sur l'imputabilité

Considérant que la société Cars Daniel Dalles a changé de dénomination et est devenue la société Ormont Transports ;

D) Sur les sanctions

Considérant qu'aux termes de l'article L. 464-2 du code de commerce : "*Le Conseil de la concurrence peut ordonner aux intéressés de mettre fin aux pratiques anticoncurrentielles dans un délai déterminé ou imposer des conditions particulières. Il peut infliger une sanction pécuniaire applicable soit immédiatement, soit en cas d'inexécution des injonctions. Les sanctions pécuniaires sont proportionnées à la gravité des faits reprochés, à l'importance du dommage causé à l'économie et à la situation de l'entreprise ou l'organisme sanctionné. Elles sont déterminées individuellement pour chaque entreprise ou organisme et de façon motivée pour chaque sanction. Le montant maximum de la sanction est, pour une entreprise, de 5% du montant du chiffre d'affaire hors taxe réalisé en France au cours du dernier exercice clos*" ;

Considérant qu'il convient de donner injonction à l'ATLARP de supprimer dans ses statuts et son règlement intérieur les clauses limitant l'autonomie de gestion de ses membres, à savoir l'alinéa 2 de l'article 2 des statuts et l'article 1 du règlement intérieur de l'association ;

Considérant que, pour apprécier le dommage à l'économie, il y a lieu de tenir compte de ce que le montant annuel du budget consacré au transport du personnel de son établissement de Saclay était de 22 MF en 1994 ; que les pratiques retenues ont eu pour effet d'amener le CEA à conclure un contrat avec la société TIPS moyennant une hausse de 28 % du prix de la prestation de transport, hors de proportion avec l'évolution enregistrée, à cette époque, des indices de prix ;

Considérant que, pour apprécier la gravité des pratiques constatées, il convient, en ce qui concerne les sociétés Transports Daniel Meyer, Cars Bridet et Cars Hourtoule, de relever que ces entreprises ont démontré une volonté constante de mettre en échec le souhait du CEA d'ouvrir le marché à une réelle concurrence ; que cette volonté s'est manifestée, à plusieurs reprises, par la participation de ces sociétés aux réunions de concertation de février et avril 1994 ;

Considérant que la société services automobile de la vallée de chevreuse (savac), présente à la réunion de concertation du 14 février 1994 préalable à l'appel d'offres, n'a pas participé, en revanche, aux réunions organisées pour répondre à la consultation du CEA auprès de l'ATLARP à la suite de l'appel d'offres déclaré infructueux ;

Considérant, en ce qui concerne la société Cars d'Orsay, que cette entreprise a démontré une volonté constante de mettre en échec le souhait du CEA d'ouvrir le marché du transport du personnel de Saclay à une réelle concurrence en participant aux réunions de concertation de février et avril 1994 ; qu'elle a, en outre, mis en œuvre des pratiques concertées à l'occasion de la consultation lancée par le CEA pour le marché du transport du personnel de Bruyères-le-Chatel ;

Considérant que la culpabilité de la société Courriers de Seine-et-Oise n'est retenue que pour les informations qu'elle a communiquées à la société Cars Hourtoule dans le cadre de l'appel d'offres de janvier 1994 ;

Considérant, s'agissant de l'ATLARP, qu'il y a lieu de tenir compte du fait que cette association n'a plus de contrat en cours ainsi que cela résulte des indications fournies au rapporteur par M. Robinet (cote 454 du rapport) ;

Considérant que le chiffre d'affaires réalisé en France par la société Transports Daniel Meyer, lors du dernier exercice clos, s'élève à 84 701 011 F ; qu'au vu des éléments généraux et individuels tels qu'appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction

pécuniaire de 1 500 000 F ;

Considérant que le chiffre d'affaires réalisé en France par la société Cars d'Orsay, lors du dernier exercice clos, s'élève à 71 540 327 F ; qu'au vu des éléments généraux et individuels tels qu'appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction pécuniaire de 2 000 000 F ;

Considérant que le chiffre d'affaires réalisé en France par la société Cars Bridet, lors du dernier exercice clos, s'élève à 55 451 668 F ; qu'au vu des éléments généraux et individuels tels qu'appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction pécuniaire de 1 000 000 F ;

Considérant que le chiffre d'affaires réalisé en France par la société Cars Hourtoule, lors du dernier exercice clos, s'élève à 65 290 999 F ; que, cependant, son compte d'exploitation présente un résultat négatif de 487 909 F ; qu'au vu des éléments généraux et individuels tels qu'appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction pécuniaire de 700 000 F ;

Considérant que le chiffre d'affaires réalisé en France par la société SAVAC, lors du dernier exercice clos, s'élève à 118 572 707 F ; qu'au vu des éléments généraux et individuels tels qu'appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction pécuniaire de 1 000 000 F ;

Considérant que le chiffre d'affaires réalisé en France par la société CSO, lors du dernier exercice clos, s'élève à 91 559 804 F ; qu'au vu des éléments généraux et individuels tels qu'appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction pécuniaire de 900 000 F ;

Considérant que le chiffre d'affaires réalisé en France par la société Ormont Transport (ex Daniel Dalles), lors du dernier exercice clos, s'élève à 26 863 066 F ; que, cependant, son compte d'exploitation présente un résultat négatif de 2 909 104 F ; qu'au vu des éléments généraux et individuels tels qu'appréciés, il y a lieu de lui infliger une sanction pécuniaire de 200 000 F ;

Considérant qu'il ressort de l'instruction et des débats en séance que des habitudes de travail en commun et de recours à des associations existent depuis longtemps au sein de la profession de transporteur et loueur d'autocars, ce qui peut être de nature à favoriser la concertation anticoncurrentielle ; qu'il apparaît, en conséquence, nécessaire que tous les professionnels concernés prennent conscience des risques contentieux qu'ils encourent et que les divers utilisateurs des services des sociétés de transport de personnel soient informés des pratiques auxquelles ils peuvent être confrontés afin d'exercer leur vigilance ; qu'il y a donc lieu d'ordonner la publication de la présente décision dans une revue professionnelle,

décide :

Article 1^{er} : Il est établi que l'Association des transporteurs et loueurs d'autocars de la région parisienne, les sociétés Transports Daniel Meyer, Cars d'Orsay, Cars Bridet, Cars Hourtoule, services automobile de la vallée de chevreuse (savac), Courrier de Seine et Oise (CSO) et Cars Daniel Dalles ont enfreint les dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce.

Article 2 : Il est enjoint à l'Association des transporteurs et loueurs d'autocars de la région parisienne de supprimer de ses statuts et de son règlement intérieur les clauses limitant l'autonomie de gestion des entreprises adhérentes, à savoir :

- l'alinéa 2 de l'article 2 de ses statuts ;
- l'article 1 de son règlement intérieur.

Article 3 : Sont infligées les sanctions pécuniaires suivantes :

- à la société Transports Daniel Meyer, une sanction de 1 500 000 F ;
- à la société Cars d'Orsay, une sanction de 2 000 000 F ;
- à la société Cars Bridet, une sanction de 1 000 000 F ;
- à la société Cars Hourtoule, une sanction de 700 000 F ;
- à la société services automobile de la vallée de chevreuse (savac), une sanction de 1 000 000 F ;
- à la société Courrier de Seine et Oise, une sanction de 900 000 F ;
- à la société Ormont Transport (ex Cars Daniel Dalles) une sanction de 200 000 F.

Article 4 : Il est enjoint aux sociétés visées à l'article 3 de faire publier à leurs frais, ceux-ci étant répartis au prorata des sanctions

pécuniaires prononcées, la présente décision dans la revue : " *Bus et Cars Magazine* ", éditée par le groupe " *Liaisons* ", 1, avenue Edouard Belin, 92856 Rueil-Malmaison.

Article 5 : Il n’y a pas lieu de poursuivre la procédure contre la société Transports interurbains du Plateau de Saclay (TIPS).

Délibéré, sur le rapport de Mme Wibaux, par Mme Pasturel, vice-présidente, présidant la séance, MM. Nasse, Piot et Ripotot, membres.

La secrétaire de séance,

Patricia Perrin

La vice-présidente,

présidant la séance

Micheline Pasturel