



Décision n° 02-D-58 du 23 septembre 2002
relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur des transports routiers
de voyageurs dans le département du Rhône

Le Conseil de la concurrence (section I),

Vu la lettre enregistrée le 20 avril 1999, sous le numéro F 1136, par laquelle le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a saisi le Conseil de la concurrence de la situation de la concurrence dans le secteur du transport routier de voyageurs dans les départements de l'Ain, du Rhône et de l'Isère ;

Vu les pratiques mises en œuvre dans le département du Rhône instruites sous la référence F 1136-2 ;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence et le décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986 modifié pris pour l'application de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 et le décret n° 2002-689 du 30 avril 2002 fixant les conditions d'application du livre IV du code de commerce ;

Vu les observations présentées par le commissaire du Gouvernement et par la chambre professionnelles des transports routiers du Rhône et la fédération nationale du transport de voyageurs du Rhône FNTV 69, la FNTV nationale, Cartrans 69, la régie départementale des voies ferrées du Dauphiné, les sociétés Odin Régis, autocars Laurendon, les rapides de Saône et Loire, les voyages Héritier venant aux droits de la société Cars Express Chatelain, les voyages Barlatier, les établissements Venet, les cars Annequin, Stely cars, les autocars Planche, les autocars de la vallée d'Azergues, les autocars Bluma, les autocars Gaillard, Transida, Sécam, Garanpazzi, Sivignon cars Beaujolais voyages, les cars Faure, les autocars Faure, les cars Berthelet, Rhône Nord autocars, les cars Buchet, les cars Philibert, Transport Verney Rhône-Alpes (TVRA), les cars Favier, Cariane Val de Saône, café taxi ambulance Sirot, tourisme et loisirs, cars Cottin, transports Rondy-Souchon, et les cars Fontana ;

Vu les autres pièces du dossier ;

La rapporteure, la rapporteure générale adjointe, le commissaire du Gouvernement, les représentants de Cartrans 69, la chambre professionnelle des transporteurs routiers du Rhône et la fédération nationale du transport de voyageurs du Rhône FNTV 69, la FNTV nationale, la régie départementale des voies ferrées du Dauphiné, et les sociétés cars Philibert, Cariane Val de Saône, autocars Faure (cars du Dauphiné), cars Faure, cars Berthelet, cars Buchet, cars Cottin, autocars Planche, Rhône Nord autocars, Sécam, autocars Gaillard, voyages Barlatier, Garampazzi, cars Sivignon Beaujolais voyages, transports Verney Rhône-

Alpes, cars Favier, établissements Venet, autocars Bluma, cars Héritier venant aux droits de la société cars Express Chatelain, les rapides de Saône et Loire, autocars de la vallée d'Azergues, société Sirot, cars Moreau et le garage du Béguin réunis entendus au cours de la séance du 21 mai 2002 ; les sociétés Odin Régis, autocars Laurendon, cars Annequin, Stely cars, Transida, tourisme et loisirs, transports Rondy-Souchon et cars Fontana régulièrement convoquées ;

Adopte la décision fondée sur les constatations (I) et les motifs (II) suivants ;

I. – Constatations

Les règles régissant le secteur du transport routier de voyageurs ont été considérablement modifiées par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs dite LOTI, et par la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée dite "*loi Sapin*", relative à la prévention et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.

La loi du 30 décembre 1982 a, notamment, mis fin au caractère "*patrimonial*" des lignes régulières de transport de voyageurs qui, lorsqu'elles ne sont pas gérées en régie par les collectivités publiques, doivent faire l'objet de conventions à durée déterminée signées avec l'autorité compétente.

L'entrée en vigueur de la loi du 29 janvier 1993 a modifié les règles d'attribution des lignes de transport routier, en précisant les conditions de mise en concurrence des candidats pour l'attribution de délégations de service public.

Les contrats de délégation de service public de transport en cause dans la présente affaire s'inscrivent, notamment, dans ce nouveau contexte réglementaire.

A.- LES ENTREPRISES CONCERNÉES

La chambre professionnelle des transporteurs-FNTV 69

La chambre professionnelle des transporteurs routiers du Rhône est un syndicat professionnel de transporteurs routiers de voyageurs et de marchandises qui adhère à la fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), fédération de syndicats professionnels. Cette adhésion lui permet d'accoler "*FNTV 69*" à son sigle.

Ce syndicat professionnel a, notamment, pour mission "*de défendre par tous moyens appropriés sur le plan départemental les intérêts moraux et professionnels de ses adhérents et de les représenter auprès de tous organismes publics ou privés*", et d'apporter une aide à ses adhérents en particulier "*dans les domaines juridique, social, technique, économique et financier*".

Le président de ce syndicat professionnel est M. Favre directeur de la société Transports Verney Rhône-Alpes (TVRA), qui a remplacé à ce poste, en mai 1996, M. Olivier Planche président du Conseil

d'administration des autocars Planche, filiale à 100 % de la holding groupe Ernest Planche. En 1996, le syndicat comptait 29 adhérents, ce qui représentait, selon son secrétaire général, environ 90 % de l'activité du transport de voyageurs du département

Cartrans 69

Cartrans 69 est une association soumise au régime de la loi du 1^{er} juillet 1901, qui regroupe l'ensemble des entreprises exploitant des lignes de transport scolaires ou des lignes régulières dans le département du Rhône. Elle représente ses membres auprès des pouvoirs publics et collectivités locales et compte une trentaine d'adhérents.

Cartrans 69 a été consultée par le conseil général du Rhône lors de l'élaboration des cahiers des charges et des conventions de délégation de service public de transport relatifs aux procédures organisées en 1996.

L'association Cartrans 69 verse aux transporteurs les compensations financières qui sont allouées par le département lors de l'achat de véhicules neufs.

La holding groupe Ernest Planche

La holding Ernest Planche regroupe plusieurs sociétés de transport :

Les autocars Planche

Le siège de la société anonyme Autocars Planche est à Villefranche-sur-Saône, le président de son Conseil d'administration est M. Olivier Planche.

En 1995, le chiffre d'affaires de la société était réalisé à hauteur de 21 % par l'exploitation de lignes régulières, 43 % de lignes scolaires, 30 % de tourisme, et 6 % d'autres activités.

Les cars Buchet

La société anonyme Cars Buchet a son siège à Bourg de Thizy, c'est une filiale à 100 % de la holding groupe Ernest Planche.

En 1995, le chiffre d'affaires était généré à hauteur de 28 % par l'exploitation de lignes régulières, 22 % de lignes scolaires, 28 % de tourisme et 22 % d'autres activités de transport.

Rhône-Nord autocars (RNA)

La société anonyme Rhône-Nord Autocars, installée à Villefranche sur Saône, est une filiale à 50 % de la Holding groupe Ernest Planche et de la CGEA.

Le chiffre d'affaires était réalisé, en 1995, à hauteur de 37,85 % par l'exploitation de lignes régulières, 36,70 % de lignes scolaires, 6,30 % de tourisme et 19,15 % d'autres activités.

Les cars Cottin

Le Président du conseil d'administration de la société anonyme les cars Cottin est M. Emmanuel Peyer. Cette société est installée à Sauvigneux, dans la Loire.

Au moment des faits, le chiffre d'affaires de la société était généré à hauteur de 45 % par l'exploitation de lignes régulières, 46 % de lignes scolaires, 2 % de tourisme et 7 % d'autres activités.

Les sociétés dirigées par M. Jean-Paul Maisonneuve

La société d'entreprises camions et autocars Maisonneuve dite SÉCAM

C'est une société anonyme à directoire qui a pour activité les transports routiers de marchandises et de voyageurs. Elle dispose d'établissements à Mâcon (71), Panissières (42), Saint-Étienne (42), l'Arbresle (69), et Thoissey (01).

Les autocars Gaillard

Cette société a été reprise en novembre 1995 par la société Sécam qui détient désormais plus de 99 % du capital et décide de la politique commerciale.

Le chiffres d'affaires, en 1995, était généré à hauteur de 0,24 % par l'exploitation de lignes régulières, 56,93 % de lignes scolaires, 32,74 % de tourisme, 10,09 % d'autres activités.

Garanpazzi et cie

Installée à Saint-Étienne dans la Loire, la société Garanpazzi et Cie est une filiale de la société Sécam.

SA voyages Barlatier

Stely cars

La société à responsabilité limitée Stely cars disposait, au moment des faits, d'un siège social situé à Saint Jean d'Ardières (69). La société Sécam a indiqué, en cours de procédure, que "*désormais Stely Cars fait partie du groupe Chazot (...)*".

La société Odin Régis

Au moment des faits, l'entreprise Odin Régis était exploitée en location-gérance par la sarl Odin Régis,

dont M. Régis Odin était le gérant. Le 1^{er} janvier 2000, la sarl Odin Régis a acquis le fonds de commerce de Monsieur Odin qui a ensuite cédé ses parts à M. Pierre Pagneux, nommé gérant de la sarl Odin Régis en 2000.

Les cars Philibert

La société anonyme cars Philibert assure, d'une part, des transports de personnes et exerce, d'autre part, une activité de distributeur de véhicules de la marque Scania, pour laquelle elle dispose d'une concession.

Le groupe Verney

Transports Verney Rhône Alpes (TVRA)

Est une filiale à 100 % du groupe Verney ; M. Favre, directeur de TVRA, est président de la FNTV du Rhône depuis 1996 et vice-président de Cartrans 69.

Les cars Favier

La société anonyme Cars Favier appartient au groupe des transports Verney depuis le 1^{er} septembre 1994. Le président du conseil d'administration est M. Gris, adjoint de M. Verney, directeur général des cars Favier. Selon le représentant de la société cars Favier, "*les deux entreprises TVRA et Cars Favier sont des réseaux du groupe Verney mais restent indépendantes entre elles*".

Les autocars de la vallée d'Azergues

Le siège social de la société anonyme les autocars de la vallée d'Azergues est à Saint-Just d'Avray. Cette société est dirigée par M. Hubert Millet.

Cars Sivignon Beaujolais voyages

Le siège social de cette société est situé à Marchampt dans le Rhône, son gérant est M. Joseph Sivignon.

Établissements Venet

Le siège social de la société à responsabilité limitée les établissements Raymond Venet est situé à Duerne dans le Rhône, son gérant est M. Raymond Venet.

Cars Berthelet

La siège de la société anonyme Cars Berthelet est situé à Crémieu dans l'Isère ; la société dispose d'un établissement à Ambérieu en Bugey dans l'Ain

Les cars Annequin S.A.

Le siège social de la société anonyme Cars Annequin est situé à Bourgoin Jallieu dans l'Isère. Son président est M. Michel Annequin. La société anonyme a été créée en 1995 ; avant cette date, et depuis 1977, l'entreprise était exploitée sous forme de société à responsabilité limitée.

Cariane

La société Cariane est une filiale du groupe SCETA, spécialisée dans le transport public de voyageurs. Elle fédère un réseau de 48 sociétés locales dont chacune est autonome et responsable.

Cariane Val de Saône

Le siège social de la société à responsabilité limitée les cars du Val de Saône, dont le nom commercial est Cariane Val de Saône, est situé à Chalon sur Saône, l'entreprise dispose de 6 établissements répartis dans trois départements : l'Ain, la Côte d'Or et la Saône et Loire.

Le groupe Faure

Le groupe Faure exploite deux sociétés d'autocars : les cars Faure, et les autocars Faure qui ont racheté la société les cars Dauphinois.

Les cars Faure

Le siège social de la société cars Faure est situé à Valencin dans l'Isère. Le président du conseil d'administration est M. Raymond Faure.

Les autocars Faure

La société anonyme autocars Faure a comme nom commercial "*les Cars Dauphinois*", le siège social de la société est situé à Valencin dans l'Isère ; son président est M. Raymond Faure. La société dispose de six établissements.

Les cars Moreau et le garage du Béguin réunis

La société anonyme les cars Moreau et le garage du Béguin réunis est présidée par Mme Fernande Moreau, il s'agit d'une entreprise de taille réduite, dont certains actifs ont été cédés selon les déclarations faites en séance par son représentant.

Les autocars Bluma

Le siège de la société à responsabilité limitée autocars Bluma est situé à Saint Symphorien sur Coise dans

le Rhône. Cette société est dirigée par M. Maurice Bluma.

La société Cars Fontana

Le siège de la société à responsabilité limitée cars Fontana est situé à Brignais dans le Rhône. Le gérant de cette société est M. Alain Fontana.

Les sociétés dirigées par M. Loïc Blandin

Cars Express Chatelain

Le siège social de la société les Cars Express Chatelain est situé à Châlon-sur-Saône ; la société a, notamment, pour activités les transports scolaires et l'exploitation de lignes régulières.

Les rapides de Saône et Loire

Le siège social de la société anonyme rapides de Saône et Loire est à Mâcon (Saône et Loire), la société dispose de six centres d'exploitation ; elle exploite des lignes régulières, des lignes urbaines, des lignes de transport scolaires et exerce aussi une activité de transport de tourisme.

La société Sirot

La Sarl Sirot est située à Tarare, dans le Rhône, elle est gérée par M. Jean-Paul Sirot.

Société Rondy-Souchon

Le siège social de la Sarl Rondy-Souchon est situé à Saint-Germain Laval dans le département de la Loire, la société est dirigée par M. Roger Souchon.

Société Laurendon frères

Le siège social de la Sarl Laurendon frères est situé à Chalmazel dans la Loire. Au moment des faits, cette société était dirigée par M. Robert Laurendon. Il résulte de ses indications que cette société a été cédée le 1^{er} décembre 1998 à la société Autocars Rochette qui poursuit l'exploitation sous l'enseigne d'origine "*Autocars Laurendon Frères*".

La régie départementale des VFD

La régie départementale des VFD (voies ferrées du Dauphiné), est un établissement public industriel et commercial dont le siège est à Grenoble ; la régie est dirigée par M. Pierre Chauvet.

L'établissement exploite des lignes régulières, des lignes scolaires, des lignes de tourisme et des lignes urbaines. Avant 1996, cette régie n'exploitait aucun transport pour le compte du conseil général du Rhône.

Transida

La société Transida a été créée pour desservir la ville nouvelle de l'Ile d'Abeau, elle ne dispose pas de moyens de transport propres, et gère la répartition de l'exploitation des lignes qui lui sont confiées entre les différents transporteurs détenteurs de son capital, à savoir les sociétés Faure, Berthelet, Philibert et Annequin.

Le GIE Transbrenne

Le GIE Transbrenne a été créé le 14 novembre 1990, avec pour mission l'organisation des transports publics par autocars dans la vallée de la Brenne. Son activité résulte d'un contrat d'affrètement conclu avec la SNCF pour assurer la liaison Saint-Bel - Lyon. Le GIE ne dispose d'aucun moyen propre, les services sont assurés par les entreprises qui le composent à savoir : cars Cottin, Laurendon, Sécam, RNA, Souchon, Loisirs et Voyages. Cette dernière entreprise, à la différence des autres sociétés implantées dans le Rhône, est située dans le département du Puy-de-Dôme (63) et n'est pas concernée par la présente affaire. Ces sociétés disposent toutes du même nombre de parts dans le GIE.

B. - LES MARCHÉS EN CAUSE

En février 1992, le conseil général du Rhône a approuvé la refonte du schéma départemental des transports collectifs du département ; à l'exception de la desserte de l'aéroport Saint-Exupéry, les conventions de transport de voyageurs passées en 1989 arrivaient à échéance le 24 août 1996.

En 1996, mettant en œuvre pour la première fois les dispositions de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993, dite "*loi Sapin*", le conseil général du Rhône a organisé simultanément quatre procédures d'appel à candidatures pour quatre types de prestations de transport : les transports routiers réguliers non urbains de personnes, les transports scolaires, les transports routiers non urbains de personnes à la demande et, enfin, les transports réguliers de la ligne 175 qui assure la liaison entre Lyon et l'aéroport de Saint-Exupéry (situé à Satolas). Les documents contractuels prévoyaient expressément la possibilité de constituer des groupements entre entreprises avant le dépôt des candidatures. L'association Cartrans 69 a été associée par le conseil général à l'élaboration des documents contractuels relatifs aux différentes procédures de délégation de service public de transport mises en place.

La loi n° 93-122 du 22 janvier 1993, dite "*loi Sapin*", prévoit plusieurs étapes dans le cadre des procédures d'attribution de délégations de service public.

- publication de l'appel à candidature ;
- agrément des entreprises ou des groupements d'entreprises candidats ;
- dépôt des offres ;
- négociation des offres (le cas échéant) ;

- attribution des délégations de service public

Les transports routiers réguliers non urbains de personnes

La consultation organisée en 1996 concernait l'attribution de 38 lignes de transport routier régulier non urbain, le nombre de services aller/retour de chaque lot variait de 1 à 45. Il était prévu que ces lots de transport seraient exploités aux risques et périls de l'attributaire.

57 candidatures d'entreprises ont été retenues, mais 42 offres seulement ont été déposées soit une moyenne de 1,1 offre par lot :

- 35 lots ont fait l'objet d'une seule proposition ;
- 2 lots ont généré 2 offres ;
- 1 lot a généré 3 offres ;

A l'issue de la procédure, un seul lot a changé d'attributaire.

Les transports scolaires

Il s'agit de services de transport affrétés par le département en complément des services réguliers qui peuvent également être empruntés par les élèves. Il était prévu que les conventions étaient passées à prix forfaitaire.

80 lots étaient mis en concurrence, 224 candidatures ont été agréées et 110 offres ont été déposées, soit une moyenne d'environ 1,37 offre par lot :

- aucune offre n'a été faite pour un lot ;
- 1 offre a été faite pour 55 lots ;
- 2 offres ont été faites pour 19 lots ;
- 3 offres ont été faites pour 3 lots ;
- 4 offres pour 2 lots.

A l'issue de la procédure, 62 circuits ont été attribués à l'ancien titulaire, ou aux anciens titulaires formés en groupement, voire à l'ancien titulaire groupé avec un autre transporteur, soit une proportion de 77,5 %.

4 lots ont changé d'attributaire, soit 5 % des lots ; parmi ces lots, 1 lot n'a pas fait l'objet d'une proposition de l'ancien titulaire (n° 15).

Les lignes de transport non urbains de personnes à la demande

Les lignes de transport à la demande constituaient une création, lors de la procédure organisée en 1996. Ces transports sont organisés comme des services réguliers pour lesquels un itinéraire et des horaires fixes

sont prévus (2 à 3 allers-retours par jour) ; toutefois, ces lignes ne fonctionnent que si au moins un client s'est manifesté (déclenchement de circuit).

Il était prévu 26 lignes, réparties en 26 lots, desservant les zones rurales du département, avec un nombre de services aller-retour variant de 1 à 9 ; ces circuits étaient exploités aux risques et périls du titulaire.

Ligne 175, Lyon aéroport de Satolas

Le nombre de services aller/retour était fixé entre 33 et 49. La convention, passée aux risques et périls de l'exploitant, a pris effet le 24 août 1996 et arrivera à échéance le 31 août 2003. Le service, qui était précédemment assuré par le GHIE Satobus, a été attribué à Via GTI.

Les groupements d'entreprises

Les pièces contractuelles prévoyaient expressément la possibilité de constituer des groupements d'entreprises.

Les dossiers de candidature comportaient notamment "*une déclaration de groupement solidaire et de désignation du mandataire*" pour les différents types de prestations de transports de personnes.

Plusieurs groupements ont été constitués pour exploiter des circuits de transport.

C. - LES PRATIQUES RELEVÉES

L'avis d'appel à candidatures pour les quatre délégations de service public de transport a été publié le 23 janvier 1996, la date limite de dépôt des candidatures étant fixée au 28 février 1996. L'acceptation ou le refus des candidatures ont été notifiés individuellement aux entreprises ou aux groupements d'entreprises par courrier du 14 mars 1996. La date limite de dépôt des offres était fixée au 10 avril 1996.

Il ressort des éléments du dossier que des réunions entre transporteurs candidats à l'attribution des lots mis en concurrence se sont tenues, à l'initiative de l'association Cartrans 69, tout au long des procédures de mise en concurrence.

1. La réunion du 7 décembre 1995, antérieure à la publication de l'avis d'appel à candidatures

Cette réunion a été organisée par l'association Cartrans 69 ; toutefois, selon M. Sorlin, secrétaire général de Cartrans 69 et de la FNTV 69, "*il ne semble pas qu'il y ait eu un compte-rendu rédigé sur cette réunion (...). Pour ma part, j'étais présent uniquement en début de réunion. Il me semble que le Conseil Général était représenté par M. Gargaillo bien que son nom ne figure pas sur la liste de présence (...)*".

L'ordre du jour était : "*réflexions sur le prochain schéma départemental*" ; l'exemplaire de la convocation remis aux enquêteurs par M. Sorlin porte la mention manuscrite "*Projet cahiers des charges et*

conventions", qui vise les documents relatifs aux procédures d'appel à candidature organisées par le conseil général du Rhône.

Dès le 13 décembre 1995, soit plus d'un mois avant la publication des avis d'appel à candidatures, Cartans 69 a transmis à ses adhérents un courrier contenant "*à titre d'information, une synthèse des principales dispositions contenues dans les trois cahiers des charges suivants : cahier des charges des Lignes Régulières ; cahier des charges du Transport scolaire ; cahier des charges du transport à la demande*".

Une copie du cahier de travail de M. Berthelet, président du conseil d'administration de la société cars Berthelet, indique : "*Cartrans 11/10/95 O Planche. Gargaillo*

→ Procédure d'acquisition des cars scolaires

→ Exprimer les craintes s/ schéma départemental

→ priorités aux lignes régulières

→ spéciaux en rabatement sur L. Régulières

→ consultation dans le Rhône (entente)

→ reprise du personnel

→ Prévoir très clairement les lignes concernées et les véhicules remplacés".

Interrogé par les enquêteurs sur la signification de l'indication relative à la consultation dans le Rhône, M. Berthelet a répondu "*la mention "consultation dans le Rhône (entente)" portée sous la rubrique Cartrans 11/10/95 se rapporte à une question qui a dû être posée par les participants à cette réunion. L'interrogation portait sur les groupements, dont la profession craignait qu'ils puissent être considérés comme des ententes*".

Au cours de cette réunion du 7 décembre 1995, soit antérieurement à la publication de l'avis d'appel à candidatures, il a été décidé d'organiser des réunions entre transporteurs par secteur géographique avant le dépôt des candidatures. Ces réunions se sont, notamment, tenues les 31 janvier 1996, 7 février, 12 février 1996, 13 février 1996, soit avant le dépôt des candidatures, et le 29 mars 1996, soit après le dépôt des candidatures mais avant le dépôt des offres.

2. Les réunions antérieures au dépôt des candidatures

La dernière publication de l'appel à candidature pour les délégations de service public de transport a été effectuée le 26 janvier 1996, la date limite de dépôt des candidatures étant fixée au 28 février 1996.

Une télécopie, adressée le 26 janvier 1996, à M. Fanjat, directeur d'exploitation de la société Philibert et annotée manuscritement par le destinataire, contient les informations suivantes *"à l'attention de Mr Fanjat/Cars Philibert. Merci de prendre contact en urgence avec Monsieur Olivier Planche, par téléphone portable ou cabine téléphonique au numéro suivant : 07.17.53.12. A partir de : Vendredi 26/01/1996 de 17 h 00 jusqu'à 21 h 00 ou le samedi 27/01/1996, toute la journée jusqu'à 19 h 00. Nord – Variot, Ouest – Guichardin Sud - VerneyEst – Faure Service comptabilité Sylvie Lhenry A Lyon le 26 janvier 1996, mercredi 31, 9 h 30 Palais des congrès, salle Saint-clair"*.

Les indications manuscrites figurant sur la télécopie mentionnent des noms de responsables de sociétés de transport et des secteurs du département : *"Nord – Variot"* qui est le nom du directeur d'exploitation de la société Planche ; *"Ouest – Guichardin"*, en fait M. Guichardon, directeur adjoint de la société Sécam ; *"Sud – Verney"*, Verney étant le groupe de transporteurs auquel appartiennent TVRA et cars Favier ; enfin *"Est – Faure"* le groupe Faure exploitant les cars Faure et les autocars Faure. Des réunions par secteur géographique ont été effectivement organisées par des transporteurs importants du secteur.

Selon M. Berthelet, président du conseil d'administration de la société autocars Berthelet, *"en ce qui concerne l'appel d'offres du Rhône en 96, les cahiers des charges étaient succincts mais l'appel d'offres était lourd, puisque 3 types de services étaient concernés (transports scolaires, lignes régulières, transports à la demande). Là encore, des réunions par secteurs géographiques ont été organisées pour expliquer aux transporteurs les modalités de l'appel d'offres"*.

M. Fontana, gérant de la société cars Fontana, a déclaré : *"à l'occasion des réunions Cartrans pour l'achat de véhicules fin 1995, début 1996 nous avons discuté entre collègues de l'appel d'offres qui allait être lancé par le CG 69 entre autres. J'ai participé dans ce cadre à trois réunions au Fimotel, rue Mérieux à Lyon ou au siège de la FNTV. Je n'ai participé à aucune réunion à Mornant ou à Salaize"*.

Toutes les réunions ont été initiées par l'association Cartrans 69, comme son représentant l'a expressément reconnu en séance. L'objectif, allégué, de ces réunions était d'expliquer aux transporteurs éventuellement candidats les modalités de la mise en œuvre de la loi Sapin et de faire se rencontrer les entreprises désirant présenter leur candidature en groupement. M. Maurice Bluma dirigeant de l'entreprise Bluma a déclaré sur ce point : *"les réunions entre professionnels avant remise des offres portaient sur les incompréhensions suscitées par le nouveau schéma départemental dans le Rhône"*.

Cependant, Mme Fernande Moreau, présidente du conseil d'administration de la société les Cars Moreau et le garage du Béguin réunis, a déclaré : *"je n'ai pas été invitée, ni même été au courant de réunions organisées par Cartrans, préalablement aux appels d'offres. Les dossiers me semblaient suffisamment explicites, et le conseil général était apte à donner les réponses précises sur cet appel à la concurrence"*.

La réunion du 31 janvier 1996

Des mentions figurant dans les agendas de plusieurs responsables d'entreprises mises en cause, ainsi que plusieurs déclarations recueillies par les enquêteurs révèlent qu'une réunion s'est tenue, entre responsables de sociétés de transport candidats à l'appel d'offres, au Palais des Congrès, salle Saint Clair n° 2, le

31 janvier 1996 à 9 h 30.

Les déclarations faites sur ce point permettent de considérer que l'objet de la réunion a été d'organiser les différentes réunions par secteur géographique qui se sont déroulées ultérieurement.

La réunion prévue le 06 février 1996, qui s'est tenue le 12 février 1996 (secteur Sud-Ouest)

Cette réunion a eu lieu à l'hôtel restaurant "La Bourdonnaise" à Sérezin sur Rhône. M. Thomas, dirigeant de la société Cars Favier déclare : *"concernant les transports scolaires, l'objectif était de retrouver les services assurés précédemment par les cars Favier ce qui a été le cas (...) Avant la date de réception des candidatures, j'ai assisté à plusieurs réunions : une avec M. Gargaillo du conseil général et une provoquée par Cartrans, à son siège, pour information sur les procédures et les cahiers des charges existant et notamment sur les possibilités de groupement entre diverses entreprises de transport. J'ai effectivement réservé à l'hôtel la Bourdonnaise pour l'organisation d'une réunion avec une quinzaine de confrères qui avait pour but d'examiner les possibilités de groupements entre les différents participants. Il s'agit exclusivement d'entreprises de transport implantées dans le secteur du Sud-Ouest. Je me souviens sous toutes réserves que participaient à cette réunion, notamment : Mme Moreau (cars Moreau) ; Bluma ; Gaillard ; Maisonneuve ; Fontana ; Venet ; Faure. Cette réunion a eu lieu le 12 février 1996."*

M. Favre, directeur de la société TVRA, a expliqué : *"le 06 février, l'annotation "Caribou-Mornant" renvoie à une réunion secteur Mornant, c'est à dire le secteur Sud-Ouest du Rhône, pour là encore savoir si des entreprises voulaient se grouper. Comme d'habitude, cette réunion s'est tenue sous l'égide de Cartrans. La réunion initialement prévue dans ce restaurant s'est en réalité tenue à Sérezin sur Rhône le 12 février à 14 h 30 au restaurant la Bourdonnaise, celle du 06 ayant été annulée. C'est moi qui ai organisé la réunion, et cette fois, c'est moi qui y suis allé. C'est la société TVRA, ou plus exactement moi-même, en tant que vice-président de Cartrans, qui ait contacté les sociétés mentionnées dans mon agenda à cette date. Participaient à cette réunion, Bluma, Gaillard, Venet, Planche, Favier, Faure, Stelycar, Fontana, Garampazzi filiale de Sécam car ils ont une ligne qui traverse les monts du Lyonnais. J'ai donc contacté toutes les entreprises susceptibles d'être intéressées, du fait qu'elles avaient une activité sur la zone. Nous avons abordé les possibilités de groupement, après avoir explicité la démarche de l'appel d'offres. C'était donc une présentation générale de l'appel d'offres, puis j'ai expliqué la démarche d'un groupement, en expliquant que le société TVRA ne procéderait pas ainsi. Les entreprises pouvaient donc ensuite librement contacter qui elles souhaitaient pour constituer un groupement ; généralement elles savaient qui contacter, du fait des situations déjà préexistantes (...) Le 12 février est donc la réunion mentionnée ci-dessus relative au secteur Sud-Ouest"*.

Pour M. Guichardon, directeur adjoint de la société Sécam Maisonneuve, *"La réunion du mardi 8 février 1996 a été reportée au 12 février dans le Sud de Lyon mais pas au restaurant Caribou Mornant. Je pense avoir été informé de cette réunion par Jean-Paul Maisonneuve qui est directeur commercial de Sécam et qui m'a accompagné dans les diverses réunions précitées. Les principales entreprises présentes étaient : TVRA, Favier, Faure, Venet, Bluma, Moreau (...)"*.

Selon M. Raymond Faure, *"concernant les appels d'offres du département du Rhône, par rapport à la*

lettre des cars Faure du 22.02.96 adressée aux cars Philibert (copie remise à M. Faure) ce courrier avait pour objet de constituer un groupement à la demande du conseil général compte tenu de l'imbrication des services spéciaux scolaires avec les lignes régulières sur ce secteur. La réunion qui y ait faite référence a eu lieu à Transida quelques jours avant - les quatre entreprises citées en annexe à cette lettre étaient à la réunion - Mme Renée Gadoud, responsable développement a quant à elle assisté à la réunion à l'hôtel restaurant "la Bourbonnaise" à Sérezin avec les transporteurs lyonnais qui avait pour objet : faire le point sur les cahiers des charges et appels d'offres du département du Rhône. Cette réunion a eu lieu à une date dont Mme Gadoud ne se souvient plus. Il y avait une dizaine d'entreprises environ représentées cette réunion s'est tenue néanmoins début 96. La réunion du mardi 6 février 1996 a été reportée au 12 février 1996 à 14 h 30. Il me semble qu'elle s'est tenue dans le sud de Lyon mais pas au restaurant Caribou Mornant. Je pense avoir été informé de cette réunion par Jean-Paul Maisonneuve qui est directeur commercial de Sécam et qui m'a accompagné dans les diverses réunions précitées. Les principales entreprises présentes étaient : TVRA, Favier, Faure, Venet, Bluma, Moreau".

Selon Mme Hontabone, directeur financier et administratif de la société Gaillard, "concernant la participation de la société Gaillard aux réunions organisées sur l'appel d'offres du conseil général du Rhône il m'est difficile de me souvenir de leur contenu. (...). Concernant la réunion du 12 février 1996 à l'hôtel restaurant la Bourbonnaise dont vous me citez le nom, ou celle du 29 mars 1996, je ne me souviens plus précisément à laquelle j'ai assisté, car je me souviens m'être rendue à ce lieu une seule fois. Je pense qu'il s'agit plus vraisemblablement de la réunion du 12 février 1996 car son objet était de savoir comment présenter les dossier et constituer les groupements. Notre attention a été attirée plus particulièrement sur l'importance des documents à fournir pour éviter le rejet des candidatures. L'animation a été essentiellement assurée par M. Planche qui a insisté sur les aspects formels de la procédure. Il n'y a eu aucune discussion pour aboutir à une répartition des lots entre les participants dont je suis incapable de citer les noms compte tenu de l'ancienneté de cette réunion(...)".

La réunion du 07 février 1996 (secteur Nord)

Cette réunion a eu lieu à la maison du Beaujolais à Belleville, elle concernait le secteur Nord.

M. Guichardon, directeur adjoint de la société Sécam, a déclaré : "la réunion du 7 février a eu lieu en fait à la maison du Beaujolais à Belleville. J'ai pour ma part contacté les entreprises de Saône et Loire, Carianne Val de Saône, Chatelain. Les autres entreprises présentes étaient les sociétés Planche, RNA, Sivignon".

M. Favre, de la société TVRA, a exposé que "lors des appels d'offres, la possibilité de faire acte de candidature en groupement était ouverte. La mention "Val de Saône" renvoie à un secteur défini et existant dans le cadre de l'appel d'offres. Nous avons réuni sous l'égide de Cartrans les transporteurs susceptibles d'être intéressés pour répondre sous forme de groupement sur ce secteur. Ces réunions visaient l'appel d'offres lancé par le conseil général du Rhône. Celui-ci avait lancé son appel d'offres sous forme de lots, aussi il était possible de se présenter en groupement ou en candidature individuelle (...). Il s'agissait en l'occurrence de transports scolaires et de lignes régulières. La réunion visait à réunir les transporteurs implantés dans le Val de Saône, ce qui correspond à peu près au grand Nord-Est du

département du Rhône. Étaient donc présents, la société RNA, Sécam Maisonneuve, Planche, mon adjoint, les cars Sivignon et quelques autres petits transporteurs locaux".

La réunion du 08 février 1996 (secteur Ouest)

Cette réunion s'est tenue à l'hôtel de la Brevenne. M. Guichardon, directeur adjoint de la société Sécam, a déclaré : "la réunion du jeudi 8 février 1996 à 9 h 30 à l'hôtel de la Brévenne regroupait les sociétés suivantes : Barlatier, RNA, Planche, Buchet, Sirot, Chevallier, autocars de la vallée d'Azergues, Bancillon, Odin, plus les entreprises de la Loire, à savoir Souchon - Rondy, Laurendin, Cottin".

La réunion du 13 février 1996

Selon M. Favre, de la société TVRA, "le 13 février 1996, à 17 h il est annoté "FNTV". Il se pourrait que cela corresponde à un simple passage de ma part au syndicat, mais cela pourrait être aussi une réunion rapide entre les responsables de Cartrans afin de faire le point sur les différentes réunions relatives aux appels d'offres et organisées dans les différents secteurs géographiques (...). En plus des réunions auxquelles nous avons participé, il s'en est tenue une autre portant sur le secteur "Est" du département, probablement organisée par les cars Faure. Pour le secteur "Nord", l'organisateur de ces réunions devait être soit un responsable des cars Planche, soit des Cars Sécam (...) Quant à l'annotation du 22 février "rappeler Faure pour AO 69" je ne me rappelle pas à quoi elle renvoie".

M. Guichardon, de la société Sécam Maisonneuve, a déclaré : "la réunion du mardi 13 février 1996 à 17 h au syndicat FNTV du Rhône avait pour but de faire la synthèse des différentes réunions de secteurs. Nous devons être un peu plus nombreux qu'aux réunions précédentes à laquelle ont participé la majorité des adhérents au syndicat FNTV du Rhône (...)"

3. La réunion du 29 mars 1996, antérieure au dépôt des offres

La date limite de dépôt des candidatures était fixée au 28 février, celle de dépôts des offres au 10 avril 1996. Une réunion entre transporteurs s'est tenue le 29 mars 1996, entre ces deux dates.

Selon M. Favre, de la société TVRA, "en marge de la semaine n° 12, la mention "appeler Planche pour réunion par...", pourrait avoir trait à la réunion qui s'est tenue le 29 mars 1996 à Sérézin. En effet, de nouvelles réunions par secteur ont été organisées pour les entreprises qui souhaitaient se grouper. La mention complète du 29 mars est d'ailleurs : "réunion de secteur à Sérézin : mandataire groupement (copie accords reçus). L'objet de la réunion était la constitution des dossiers de réponse à l'appel d'offres des divers groupements, ce qui nécessitait leur présence simultanée. J'avais déjeuner(é) dans le même lieu avec M Thomas et M Testi, et je devais être présent en début de réunion pour introduire celle-ci. J'ai donc conservé ce rôle d'organisateur de la zone Sud-Ouest pour le compte de Cartrans".

M. Raymond Faure, des sociétés Cars et Autocars Faure, a indiqué que "M. Cataldo a assisté à une deuxième réunion à l'hôtel restaurant "la Bourbonnaise" le 29 mars 1996, réunion indiquée sur son agenda par la mention "14 h 00 - secteur Sud" - l'objet de la réunion qui regroupait une dizaine

d'entreprises avait pour objet le cahier des charges, la constitution de groupements pour les appels d'offres du département du Rhône (...)".

4. La constitution de groupements d'entreprises

Plusieurs participants à des réunions de secteurs exposent qu'il y a eu constitution de groupements entre les précédents titulaires quand un circuit était auparavant exploité par plusieurs entreprises.

Ainsi, M. Joseph Sivignon, gérant de la société Sivignon, a déclaré : "dans le cadre des réunions de la FNTV du Rhône Rue Marcel Meyrieux à Lyon, nous avons évoqué les prochaines soumissions au conseil général en matière de transports et notamment nous avons émis le souhait de nos lignes. A cet égard je précise que je suis administrateur de la FNTV du Rhône - section transports scolaires - ainsi que M. Lhoste des autocars Buchet. Je ne me souviens pas des dates exactes des réunions".

Les constitutions de groupements d'entreprises ont permis aux candidats de conserver l'exploitation des mêmes lots. M. Sivignon a expliqué, à cet égard, que : *"nous avons renoncé à présenter une proposition sur les lots 51 et 64 car un maintien des lots exploités précédemment nous suffisait. C'est l'entreprise Sécam Maisonneuve qui les a obtenu. Pour le lot 40, nous avons constitué un groupement avec Sécam-Maisonneuve de Belleville dans lequel nous étions mandataire car avant 1996 nous exploitions dans le cadre de ce lot 3 services sur 4. L'élaboration de l'offre a été faite en reprenant le détail du chiffrage des services relevant de chaque entreprise. Les cars Sivignon ont également soumissionné à titre individuel sur ce lot (...). J'ai rencontré effectivement avec mon fils, M. Guichardon (Sécam Maisonneuve) dans son bureau le 20 février 1996 à 11 heures comme le mentionne mon agenda pour savoir si nous faisons une candidature groupée ou non avec les types de véhicules à proposer et pour déterminer le mandataire sur le lot 40 (...)"*

Après que leur candidature eut été agréée par le Conseil Général du Rhône, certaines entreprises ont renoncé à déposer des offres. M. Guichardon, de la société Sécam, a justifié l'absence de dépôt d'offre pour des lots pour lesquels la candidature de la société avait été agréée, en ces termes : *"nous avons fait acte de candidature sur la ligne 216 pensant qu'il s'agissait d'une ligne nouvelle mais après examen du parcours il s'avérait qu'il s'agissait d'une augmentation de la fréquence d'une ligne de marchés déjà existante et exploitée par la société Planche. Ainsi pensant que ce service ne serait pas attribué à la société Sécam nous avons renoncé à déposer une offre. Sur la ligne T66 Barlatier exploitait un service spécial scolaire sur le trajet défini pour la ligne T66. Pour autant Sécam a présenté sa candidature dans l'hypothèse où notre filiale ne serait pas retenue. La société Barlatier ayant été retenue nous n'avons plus jugé utile dans la 2^{ème} phase de déposer une offre au nom de Sécam. (...) La société Sécam n'a pas répondu sur les lots 41, 42, 43, 44, 48, 50, 62, 70 dans la 2^{ème} phase par manque de véhicules sachant que la société a concentré ses efforts sur les lots qu'elle détenait précédemment, soit une partie du lot 19, le lot 20, 23, 24, 25 en partie, 27 en partie, 40 en partie, 49 en partie, 51, 55, 64, 68 en partie, 75 en partie, 76 en partie et 80. Les groupements se sont faits avec les entreprises qui précédemment étaient titulaires d'une partie des lots (...)"*.

M. Planche, de la holding Ernest Planche, a expliqué que *"la stratégie de l'entreprise a été la suivante :*

afin de conserver le même volume, nous avons soumissionné sur notre secteur et nous avons essayé de constituer des groupements sur les lots où nous nous trouvons plusieurs en concurrence (...) l'objectif de l'entreprise Planche dans le cadre de cette consultation a été d'obtenir au moins les mêmes lignes que celles exploitées précédemment et dans le cas où la ligne anciennement exploitée était incluse dans un lot ou intervenait une autre entreprise, de constituer un groupement. Ce fût le cas pour le lot de Neuville, en transports scolaires, où nous trouvant sur ce même lot avec l'entreprise Verney, nous l'avons sollicitée pour constituer un groupement".

D. - LES GRIEFS NOTIFIÉS

Sur la base de ces constatations, les griefs suivants ont été notifiés :

1) à l'Union professionnelle des transporteurs routiers du Rhône - FNTV 69, et Cartrans 69, pour avoir organisé une concertation entre transporteurs dans le cadre des procédures de délégations de services publics de transport organisées par le département du Rhône ; avoir eu l'initiative de réunions par secteur géographique dont la finalité était d'assurer la répartition des lots des marchés entre les transporteurs, l'échange de prix et d'informations entre entreprises en situation de se faire concurrence, ce qui a pu avoir pour objet ou pour effet d'entraîner une augmentation artificielle des prix, et d'abuser le conseil général sur l'intensité concurrentielle réelle des consultations. Il est également fait grief à ces organisations professionnelles d'avoir favorisé la constitution de groupements d'entreprises pour maintenir l'exploitation de plusieurs lots en faveur de certaines entreprises, et d'empêcher l'exercice normal de la concurrence ;

2) aux sociétés autocars Planche, cars Favier, TVRA, et Sécam, pour avoir organisé des réunions par secteurs géographiques dans le but de permettre une concertation entre transporteurs exerçant dans le secteur, d'échanger des informations, et de répartir l'attribution des lots entre entreprises en situation de se faire concurrence, les privant d'indépendance dans le choix des circuits, l'établissement de leurs offres et la fixation de leurs prix, ce qui a pu avoir pour effet une augmentation artificielle des prix, en outre a été favorisée la constitution de groupements d'entreprises pour maintenir l'exploitation de lots au bénéfice de certaines sociétés et l'exercice normal de la concurrence a été restreint si ce n'est empêché ;

3) aux sociétés autocars Planche, cars Buchet, RNA, Sécam, autocars Gaillard, Garanpazzi,, voyages Barlatier, Tourisme et Loisirs, cars Philibert, Transports Verney Rhône Alpes (TVRA), cars Favier, autocars de la vallée d'Azergues, cars Sivignon Beaujolais Voyages, établissements Venet, cars Berthelet, les cars Annequin SA, Cariane Val de Saône, cars Faure, autocars Faure, les cars Moreau et le garage du Béguin réunis, sarl autocars Bluma, sarl autocars Fontana, Cars Express Chatelain, les rapides de Saône et Loire, la régie départementale des VFD, la S.A. Cars Cottin, la sarl Laurendon Frères, sarl Rondy-Souchon, sarl Sirot, sarl Odin Régis, S.A. autocars Chazot pour la société Stelycars et Transida, pour avoir participé à une ou plusieurs réunion(s) de concertation entre transporteurs, avoir échangé des informations, s'être réparti des lots entre entreprises en situation de se faire concurrence, s'être délibérément privé d'indépendance dans le choix des circuits, l'établissement des offres et la fixation des prix, ce qui a pu avoir pour effet de

générer une augmentation artificielle des prix, pour avoir constitué des groupements d'entreprises afin de conserver l'exploitation de lots, ces pratiques ayant empêché l'exercice normal de la concurrence, et ayant pu abuser le conseil général du Rhône sur l'intensité concurrentielle réelle des consultations,

toutes ces pratiques concertées, qui ont eu pour objet et pour effet de fausser et restreindre le fonctionnement normal de la concurrence entre entreprises lors des procédures de passation de délégations de service public de transport organisées par le conseil général du Rhône, étant constitutives d'ententes anticoncurrentielles au sens de l'article L. 420-1 du code de commerce, et ayant porté un préjudice direct et grave à l'ordre public économique.

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

A. - SUR LA PROCÉDURE

1. Sur la compétence du Conseil de la concurrence

Considérant que plusieurs des sociétés en cause soutiennent que le Conseil de la concurrence n'est pas compétent pour apprécier la régularité des procédures d'attribution de délégations de service public de transport mises en oeuvre par le conseil général du Rhône ;

Considérant que le Conseil de la concurrence n'est effectivement pas compétent pour se prononcer sur la régularité des procédures de dévolution de délégations de service public, ou de marchés publics, organisées par une personne publique, le contentieux de ces actes administratifs, qui mettent en oeuvre des prérogatives de puissance publique, relevant de la compétence exclusive du juge administratif ;

Mais considérant qu'en l'espèce, les comportements examinés sont ceux des entreprises candidates à l'attribution de lots dans le cadre des délégations de services publics de transport ; que ces pratiques, qui, de toute évidence, ne constituent pas des actes administratifs, ne concernent nullement la mise en oeuvre de prérogatives de puissance publique ; que l'examen de telles pratiques n'implique aucune appréciation de la légalité d'actes administratifs ou de procédures administratives et n'est donc pas de nature à relever de la compétence du juge administratif ; que, dans ces conditions, le Conseil de la concurrence est compétent pour examiner les pratiques relevées par l'enquête au regard des articles L. 420-1 du code de commerce ;

Considérant que certaines entreprises opposent, en outre, que le Conseil de la concurrence est incompétent pour examiner les pratiques qui lui sont soumises dans la mesure où les prix des prestations en cause sont déterminés par la collectivité départementale elle-même et que, dans ce cadre, il ne peut y avoir de concurrence entre les transporteurs, qui sont soumis à des tarifs de service public ;

Mais considérant qu'en l'espèce, les pratiques soumises au Conseil de la concurrence ne concernent ni la légalité, ni encore l'opportunité des tarifs fixés à l'issue des négociations conduites par le conseil général avec les sociétés ayant déposé des offres, mais seulement le comportement d'entreprises en situation de se

faire concurrence par les mérites et par le montant auquel elles offrent d'effectuer les prestations demandées, offres qui seront ensuite éventuellement négociées avec le conseil général ; qu'ainsi que l'a précisé le Conseil de la concurrence, dans une décision 01-D-13 du 19 avril 2001, relative à la situation de la concurrence dans le secteur du transport public de voyageurs dans le département du Pas-de-Calais, "(...) dans la pratique, le prix initialement proposé joue un rôle essentiel pour déterminer avec quel candidat la collectivité va engager ultérieurement les négociations(...)" ; que les pratiques mises en œuvre par les entreprises en cause, à l'occasion de procédures d'appel d'offres sont indépendantes des tarifs fixés par la collectivité publique et relèvent de la compétence du Conseil de la concurrence ;

2. Sur le caractère inéquitable de la procédure

Considérant que plusieurs entreprises qualifient la procédure d'enquête et d'instruction d'inéquitable ; que la société Cariane Val de Saône fait valoir, à cet égard, que ses représentants n'ont pas été entendus au cours de l'enquête qui s'est déroulée en 1996 et 1997 et qu'elle n'a pas pu organiser sa défense, dans la mesure où, compte tenu du délai écoulé depuis les faits, elle n'a pu retrouver les pièces ou recueillir les témoignages qui lui auraient permis de contredire les témoignages à charge retenus par le rapporteur ; que sur ce point, la procédure constitue une violation de l'article 6 paragraphe 3 de la Convention européenne des droits de l'Homme, qui prévoit que "*tout accusé a droit à être informé dans le plus court délai (...) de la nature et de la cause de l'accusation portée contre lui (...)*" ;

Mais considérant qu'ainsi que l'a précisé la cour d'appel de Paris à plusieurs reprises et, notamment, dans deux arrêts des 19 janvier 1999 et 26 janvier 1999, "*(...) les règles de l'enquête définies par l'ordonnance du 1er décembre 1986 ne font pas obligation aux agents qui y procèdent de confronter les responsables des entreprises avec les auteurs des déclarations qui les mettraient en cause ou des les interroger sur des pièces saisies chez des tiers (...)*" ; qu'en outre, en l'espèce, la société n'apporte pas d'éléments permettant de considérer que le délai écoulé entre la commission des faits et la notification des griefs aurait entravé la mise en œuvre de sa défense et l'aurait empêchée de produire des témoignages permettant de contredire les éléments recueillis au cours de l'enquête ;

Considérant que plusieurs entreprises mises en cause exposent que la durée excessive de la procédure doit conduire à écarter les griefs retenus contre elles ;

Mais considérant qu'il doit, tout d'abord, être relevé que l'affaire en cause concernait un nombre important d'entreprises et de lots ; que, par ailleurs, les parties ne démontrent nullement que la durée de la procédure aurait entravé l'exercice de leurs moyens de défense et les aurait privées d'un procès équitable ; qu'en tout état de cause, et à supposer même que le délai de procédure puisse être considéré comme excessif, la sanction encourue n'est pas la nullité de la procédure mais la réparation du préjudice pouvant résulter de la durée excessive de celle-ci ;

B. - SUR LES PRATIQUES RELEVÉES

Considérant qu'aux termes de l'article L. 464-6 du code de commerce "*Lorsque aucune pratique de nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché n'est établie, le Conseil peut décider (...), qu'il n'y a pas*

lieu de poursuivre la procédure" ;

Considérant qu'il a été constaté qu'à l'issue de la procédure initiée par le conseil général du Rhône, d'une part, plus de 97 % des lots de transports routiers réguliers non urbains de personnes avaient été attribués à l'entreprise qui exploitait la ligne avant la consultation, d'autre part, 62 circuits de transports scolaires avaient été attribués à leur ancien titulaire ou aux anciens titulaires constitués en groupement, voire à l'ancien titulaire groupé avec un autre transporteur, soit une proportion de 77,5 %, et que 5 % des lots seulement avaient changé d'attributaire ;

Considérant que cette grande stabilité dans la répartition des lignes peut résulter, comme l'allèguent les entreprises en cause, d'un comportement normalement concurrentiel, mis en œuvre indépendamment par des entreprises cherchant, en priorité, à se voir attribuer à nouveau les lignes dont elles étaient antérieurement attributaires (1) mais qu'elle peut aussi résulter d'une entente entre les entreprises en cause (2) ;

1) Sur le parallélisme de comportement des entreprises

Considérant que diverses pièces et déclarations figurant au dossier démontrent qu'à quelques exceptions près, les transporteurs n'ont pas fait acte de candidature ou déposé d'offres pour des lignes exploitées par un autre transporteur avant l'organisation des procédures de mise en concurrence ;

Considérant que la volonté exprimée, lors de leur audition, par certains des dirigeants d'entreprises concernées, de conserver, à l'issue de la procédure, l'exploitation des mêmes lots de transport n'est pas anticoncurrentielle en soi ; qu'ainsi que l'ont fait valoir les entreprises en cause, les coûts générés par l'exploitation d'un lot de transport de personnes et, notamment, ceux liés aux investissements nécessaires en moyens matériels et humains, sont de nature à justifier un nombre limité d'offres de la part de PME locales et peuvent expliquer la déperdition constatée, au total, entre le nombre de candidatures agréées et le nombre d'offres formulées ; que l'organisation logistique mise en place pour exploiter une ligne et l'expérience acquise au cours de cette exploitation permettent des économies de coûts qui ne sont accessibles qu'à l'exploitant déjà en place ; que cette circonstance expliquerait que les anciens titulaires des lignes ont pu offrir des prix plus faibles que leurs éventuels concurrents et, ainsi, remporter le marché ;

Considérant que le parallélisme de comportement des entreprises en cause ne peut donc suffire à lui seul, à démontrer l'existence d'une entente anticoncurrentielle, une telle situation pouvant, en effet, résulter de décisions prises par des entreprises qui s'adaptent de façon autonome au contexte du marché ;

2) Sur l'entente

Considérant qu'en matière de marchés publics ou privés sur appels d'offres, l'entente anticoncurrentielle entre entreprises est établie dès lors que la preuve est rapportée, soit qu'elles ont convenu de coordonner leurs offres, soit qu'elles ont échangé des informations portant, notamment, sur les prix qu'elles envisageaient de proposer, antérieurement à la date limite de dépôt des offres ;

Considérant qu'il résulte des éléments décrits en partie I-C de la présente décision que l'association Cartrans 69 a organisé un certain nombre de réunions entre les transporteurs de la région, susceptibles d'être candidats à l'appel d'offres, tout au long de la procédure ; qu'ainsi, ont eu lieu, le 7 décembre 1995, une réunion antérieure à l'avis d'appel à candidature, les 31 janvier, 6, 7, 8, 13 février 1996, cinq réunions antérieures au dépôt des candidatures et, le 29 mars 1996, une réunion antérieure au dépôt des offres ;

S'agissant de la réunion du 7 décembre 1995

Considérant que cette réunion avait pour ordre du jour "*Réflexions sur le prochain schéma départemental*" et "*Projet cahiers des charges et conventions*" ; qu'elle a donné lieu à l'établissement d'une liste de présence mais non d'un compte-rendu ; qu'aucun élément au dossier ne permet de prouver que cette réunion aurait eu d'autres buts que celui correspondant à son ordre du jour, en particulier, que les participants auraient discuté de la coordination des offres et échangés des informations, notamment sur le prix de leurs offres ;

S'agissant de la réunion du 31 janvier 1996

Considérant qu'il est établi que cette rencontre avait pour but de fixer le calendrier des réunions sectorielles ; qu'aucun élément figurant au dossier ne permet de prouver qu'elle aurait eu d'autres buts ;

S'agissant des réunions sectorielles des 7, 8, 12 et 13 février 1996

Considérant que les déclarations recueillies au cours de l'enquête convergent pour préciser que l'objet des réunions en cause était, d'une part, d'expliquer le nouveau schéma départemental de transport ainsi que les modalités de la nouvelle procédure, d'autre part, d'envisager la constitution de groupements ;

Considérant que les dates auxquelles se sont tenues ces réunions rendent plausibles ces explications ; qu'en effet, en premier lieu, la nouveauté des procédures mises en œuvre par le conseil général a pu provoquer des interrogations chez les transporteurs et des demandes d'information de leur part ; qu'en deuxième lieu, la constitution de groupements d'entreprises était expressément autorisée par le conseil général et constituait une nouveauté qui a pu entraîner des interrogations fondées chez les transporteurs et susciter l'organisation de rencontres, notamment, par secteurs géographiques ; qu'il convient de relever, à cet égard, que les groupements devaient être constitués avant le dépôt des offres comme le confirme le rejet par le conseil général de l'offre formulée par la société Venet pour exécuter un lot de transport non urbain de personnes à la demande, alors que c'est la candidature du groupement Venet-Cottin qui avait été agréée et non celle de la société Venet ; Considérant qu'aucun élément matériel du dossier ne donne à penser que l'objet de ces réunions aurait été autre, notamment, aucune déclaration et aucun document n'est de nature à établir que d'autres sujets que le nouveau schéma départemental et les modalités de groupements auraient été évoqués lors de ces rencontres ;

S'agissant de la réunion du 29 mars 1996

Considérant que, selon la mention relevée sur l'agenda de M. Favre de la société TVRA, "*réunion de secteur à Sérézin : mandataire groupement*", et, selon ses déclarations, l'objet de la réunion était "*la constitution des dossiers de réponse à l'appel d'offres des divers groupements, ce qui nécessitait leur présence simultanée*" ; que, selon la mention relevée sur l'agenda de M. Raymond Faure, des sociétés Cars et Autocars Faure, "*14 h 00 - secteur Sud*" et selon ses déclarations, la réunion "*avait pour objet le cahier des charges, la constitution de groupements pour les appels d'offres du département du Rhône*" ;

Considérant que la date de la réunion est postérieure à la date limite de déclaration des candidatures de groupements ; que la constitution de tels groupements ne pouvait donc être l'objet de cette réunion ; que la constitution de dossiers de réponse à l'appel d'offre pouvait, certes, nécessiter de réunir les entreprises d'un même groupement mais non pas les entreprises de groupements différents ; que par ailleurs, l'analyse du cahier des charges est déjà mentionnée par les entreprises en cause comme ayant justifié l'organisation des réunions se tenant depuis le mois de décembre précédent ;

Considérant, toutefois, qu'en l'absence d'autres éléments la preuve de l'objet ou de l'effet anticoncurrentiel de cette réunion manque en fait ;

S'agissant des groupements

Considérant que les groupements d'entreprises étaient expressément autorisés par le cahier des charges et que des groupements ont été effectivement constitués ; que les entreprises en cause ont justifié la formation de ces groupements par leur volonté d'augmenter leurs chances de retrouver, à l'issue de la mise en concurrence, les lignes dont elles étaient déjà attributaires, lorsque ces lignes étaient, dans un même lot, fondues avec d'autres ; qu'il n'est pas établi que, dans les circonstances de l'espèce, ce comportement ait été illicite ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que le parallélisme de comportement observé entre les entreprises en cause et qui a abouti à ce qu'elles ont obtenu, dans la grande majorité des cas, l'exploitation des mêmes lignes que celles dont elles étaient, auparavant, titulaires ne suffit pas, en l'espèce, à établir que cette situation résulterait d'une entente ; qu'il n'est pas établi que les réunions entre professionnels, qui se sont déroulées entre le 7 décembre 1995 et le 29 mars 1996, ont eu pour objet ou pu avoir pour effet de conduire les entreprises qui y ont participé à se concerter pour se répartir les marchés de transports non urbains de personnes soumis à appel à candidature par le conseil général du Rhône dans le cadre de délégations de service public en 1996 ; qu'il n'est pas établi que les groupements constitués à cette occasion l'aient été de façon illicite ; qu'en conséquence, il convient de faire application des dispositions de l'article L. 464-6, précité à la chambre Professionnelle des Transports Routiers du Rhône – FNTV 69, la FNTV, Cartrans 69, la régie départementale des VFD et aux sociétés : autocars Planche, cars Favier, TVRA, Sécam, cars Buchet, RNA, autocars Gaillard, Garampazzi, voyages Barlatier, Tourisme et Loisirs, cars Philibert, cars Favier, autocars de la vallée d'Azergues, cars Sivignon Beaujolais voyages, établissements Venet, cars Berthelet, cars Annequin, Cariane Val de Saône, cars Faure, autocars Faure, cars Moreau et garage du Béguin réunis, autocars Bluma, autocars Fontana, Cars Express Chatelain, rapides de Saône et Loire, cars Cottin, Laurendon frères, Rondy-Souchon, Sirot, Odin Régis, autocars Chazot pour la société Stely cars et Transida.

DÉCIDE

Article 1 : Il n'y a pas lieu de poursuivre la procédure.

Délibéré, sur le rapport oral de Mme Nguyen-Nied, par M. Nasse, vice-président, présidant la séance, Mmes Mader-Saussaye et Perrot, MM. Charrière Bournazel et Piot, membres.

Le secrétaire de séance,
Thierry Poncelet

Le vice-président, présidant la séance,
Philippe Nasse