



**Décision n° 02-D-59 du 25 septembre 2002  
relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur  
des transports routiers de voyageurs dans le département de l'Ain**

---

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 oeuvre dans le département de l'Ain instruites dans le dossier référencé F 1136-1 par la rapporteure ;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence, le décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986 modifié, fixant les conditions d'application de l'ordonnance n° 86-1243 du 1<sup>er</sup> décembre 1986 et le décret n° 2002-689 fixant les conditions d'application du livre IV du code de commerce ;

Vu les observations présentées par le commissaire du Gouvernement et par les sociétés Autocars Bas, Autocars Planche pour elle même et pour la société Courriers des Dombes, Cariane Val de Saône, Cariane Touriscar Ain, Cars Berthelet, Cars Philibert, Gonnet Bustours, Sécam Tourisme Guderzo, Trans-Jura Cars, Transports Verney Rhône-Alpes (TVRA), Voyages Cognat, par la Régie départementale des transports de l'Ain (RDTA), ainsi que par l'Union professionnelle des transporteurs routiers de l'Ain (UPTRA), la FNTV01 et la Fédération nationale du transport de voyageurs (FNTV) ;

Vu les autres pièces du dossier ;

La rapporteure, la rapporteure générale adjointe, le commissaire du Gouvernement, les représentants des sociétés Autocars Planche pour elle même et pour la société Courriers des Dombes, Cariane Val de Saône et Cariane Touriscar Ain, cars Berthelet, cars Philibert, Gonnet Bustours, Sécam, Transports Verney Rhône-Alpes (TVRA), Voyages Cognat, de la Régie départementale des transports de l'Ain (RDTA), de la Fédération nationale du transport de voyageurs (FNTV), de l'Union professionnelle des transporteurs routiers de l'Ain (UPTRA) et de la FNTV01 entendus au cours de la séance du 21 mai 2002 ; les sociétés Autocars Bas, Tourisme Guderzo, Trans-Jura Cars, ayant été 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, relative à la prévention et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, dite "*loi Sapin*".

La loi du 30 décembre 1982 a notamment mis fin au caractère "*patrimonial*" des lignes régulières de transport de voyageurs lesquelles, 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.

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 dans ce nouveau contexte réglementaire.

Par lettre du 17 juin 1994, le conseil général de l'Ain a consulté 14 transporteurs en vue d'obtenir des propositions pour attribuer les lots de transport scolaire nécessaires à la desserte du collège de Leyment qui venait d'être créé ; la date limite de dépôt des offres était fixée au 4 juillet 1994.

Par délibération du 30 mai 1995, le conseil général de l'Ain a décidé de remettre en concurrence l'ensemble des transports scolaires organisés dans le département en mettant en œuvre, pour la première fois, les dispositions de la loi Sapin. Après négociation des offres, le conseil général, par délibération du 4 juin 1996, a approuvé le choix des délégataires de service public de transport auxquels ont été attribués 220 lots.

## **A. – LES ENTREPRISES CONCERNÉES**

### **L'Union professionnelle des transporteurs routiers de l'Ain, et la FNTV 01**

L'Union professionnelle des transporteurs routiers de l'Ain, dite UPTRA, est un syndicat professionnel de transporteurs, comportant une section transports de marchandises et une section transports de voyageurs. En décembre 1996, ce syndicat comptait 180 adhérents : 160 transporteurs de marchandises et 20 transporteurs de voyageurs. L'UPTRA adhère à la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV).

L'utilisation du sigle UPTRA-FNTV01 atteste de l'adhésion de cette organisation professionnelle à la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) qui est une fédération de syndicats à laquelle adhèrent librement des organisations professionnelles dotées de la personnalité morale et qui demeurent indépendantes de la FNTV.

## **Cartrans 01**

Cartrans 01 est une association soumise au régime de la loi 1901, créée en 1986 pour représenter l'ensemble des transporteurs du département qui assurent des prestations de transport scolaire. Elle négocie avec le conseil général de l'Ain la révision des prix de transport scolaire, pour les lignes spécialisées ou régulières. Elle a été consultée par les services du conseil général de l'Ain, préalablement à la mise en concurrence des lignes de transports scolaires, sur la durée des contrats, l'âge des véhicules, la formation des conducteurs.

L'association Cartrans 01 était animée au moment des faits, notamment par des représentants des entreprises de transport les plus importantes du département : les sociétés cars Philibert, Gonnet Bustour, Sécam et la régie départementale des transports.

## **Les Autocars Bas voyages**

La société à responsabilité limitée autocars Bas est une entreprise familiale dont le gérant est, depuis février 1996, M. Gilles Bas, qui a succédé à son père. Le siège social de la société est situé à Saint-Cyr sur Menthon.

La société a obtenu 6 lots représentant un montant global de 1 348 350,11 FF soit 205 554 €

## **Les autocars Planche**

La société anonyme autocars Planche appartient à la holding groupe Ernest Planche. Au moment des faits, 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.

La société a obtenu 7 lots de transport scolaire équivalant à un montant total de 746 322,00 FF soit 113 776 €

## **Cariane**

La société Cariane est une filiale du groupe SCETA spécialisée dans le transport public de voyageurs, qui fédère un réseau de 48 sociétés locales.

### *Cariane Touriscar Ain*

La société Cariane Touriscar Ain a son siège social à Bellegarde sur Valserine.

Elle a obtenu 4 lots de transport scolaire d'un montant total de 843 945,35 FF soit 128 658 €

## *Cariane Val de Saône*

La société à responsabilité limitée Les cars du Val de Saône dont le nom commercial est Cariane Val de Saône, a son siège social à Chalon-sur-Saône et dispose de 6 établissements dont deux dans le département de l'Ain, à Bourg en Bresse et Attignat.

La société Cariane Val de Saône a obtenu 12 lots d'un montant total de 1 724 445,23 FF soit 262 889 €

### **Les Cars Berthelet**

Le siège social de la société anonyme cars Berthelet est situé à Crémieu dans l'Isère, elle dispose d'un établissement à Ambrieu-en-Bugey dans l'Ain.

Le conseil général de l'Ain a attribué à cette société l'exploitation de 4 lots représentant un montant global de 748 195,00 FF soit 114 061 €

### **La société cars Philibert**

La société anonyme cars Philibert, dont le siège est situé à Caluire-et-Cuire (Rhône), assure, d'une part, des transports de personnes, d'autre part, depuis 1961, la distribution de véhicules de la marque Scania dans le cadre d'une concession.

Le président du conseil d'administration de cette société est M. Marc Philibert ; le siège social est situé à Caluire-et-Cuire dans le Rhône. Le directeur d'exploitation est M. Jean-Paul Fanjat, président de l'UPTRA et de Cartrans 01 au moment des faits.

En avril 2000, la société Philibert a repris la société Voyages Cognat dont elle continue l'activité.

A l'issue des procédures examinées, le conseil général de l'Ain a confié à cette société l'exploitation de 49 lots, pour un montant total de 10 775 597,00 FF soit 1 642 729 €

### **Les Courriers des Dombes**

La société anonyme les "*Courriers des Dombes*" a été acquise par le groupe Ernest Planche en octobre 1998. En octobre 1999, elle a fait l'objet d'une fusion-absorption par la société des autocars Planche.

La société a obtenu 13 lots d'un montant total de 2 937 382,23 FF soit 447 801 €

### **Gonnet Bustours**

Au moment des faits, la société anonyme Gonnet Bustours était une filiale de la société Transdev ; elle-

même filiale de la Caisse des dépôts et Consignations. La société Gonnet Bustour a été rachetée en 2000 par trois salariés ; depuis cette acquisition, l'activité de la société se poursuit mais a été réduite. Le siège social de la société est situé à Belley.

Monsieur Lamotte, qui était directeur de la société Bustours au moment des faits, était également secrétaire adjoint de FNTR-FNTV 01, qui sont des branches de l'UPTRA.

La société a obtenu l'exploitation de 38 lots, pour un montant total de 8 451 059,00 FF soit 1 288 355 €

### **La société d'entreprises camions et autocars Maisonneuve dite SECAM**

La Secam est une société anonyme à directoire qui a pour activité le transport routier de voyageurs et de marchandises. Elle dispose d'établissements à Mâcon (71), Panissières (42), Saint-Etienne (42), l'Arbresle (69), et Thoissey (01).

Le conseil général de l'Ain a attribué à cette société 6 lots représentant un montant total de 809 477,40 FF soit 123 403 €

### **Tourisme Guderzo**

La société à responsabilité limitée Tourisme Guderzo a été créée en 1988. Elle exploite, d'une part, une activité de transport routier de voyageurs, d'autre part, une activité de négoce de produits pétroliers. Son siège social est situé à Villieu Loyes Mollon.

La société Tourisme Guderzo exploite 6 circuits de transport scolaire dans l'Ain, équivalant à un montant total de 947 699,54 FF soit 144 475 €

### **Trans-jura cars**

La société à responsabilité limitée Trans-Jura cars a pour activité les transports routiers réguliers de voyageurs. Son siège social est situé à Oyonnax.

Cette société a obtenu l'exploitation de 6 lots, pour un montant total de 805 694,00 FF soit 122 827 €

### **Les Transports Verney Rhône Alpes (TVRA)**

La société TVRA est une filiale à 100 % du groupe Verney. Elle assure des transports scolaires dans le Rhône et l'Isère, qui représentaient, en 1997, 6 % de son activité.

La société, qui a présenté des offres sur plusieurs circuits, n'en a obtenu aucun.

## **Les Voyages Cognat**

La société anonyme voyages Cognat était présidée au moment des faits par M. Gérard Cognat. Elle a été reprise en avril 2000 par les cars Philibert qui poursuivent l'activité. La société Voyages Cognat a été radiée du registre du commerce le 14 novembre 2001.

La société a obtenu 7 lots de transport scolaires représentant un montant global de 892 912,10 FF soit 136 123 €

## **La Régie départementale des transports de l'Ain (RDTA)**

La régie des transports de l'Ain est un établissement public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Elle exploite des services de transports de voyageurs. Son directeur a occupé les fonctions de vice-président de la section voyageurs de la FNTV 01 entre 1994 et 1997.

La RDTA exploite 47 lots de transport scolaire d'un montant global de 7 190 155,20 FF soit 1 096 132 €

## **B. – LES MARCHÉS DE TRANSPORT SCOLAIRE**

Les pratiques constatées concernent deux marchés publics de transport scolaire.

### **1. Le marché passé en 1994 pour desservir le collège de Leyment**

Le marché de transport scolaire passé par le conseil général de l'Ain en 1994 avait pour objet d'assurer la desserte du collège de Leyment qui venait d'être créé, et qui accueille des élèves depuis septembre 1994.

Les prestations de transport étaient réparties en 6 services :

- Charnoz - Chazey/Ain – collège de Leyment ;
- Sainte Julie - Rignieu le Désert – collège de Leyment ;
- Villieu - Loyes - Mollon – collège de Leyment ;
- Blyes - l'Hopital -Chaze/Ain – collège de Leyment ;
- Villieu - Port de Loyes – collège de Leyment ;
- Ambutix - Leyment collège jumelé avec Proulieu - Posafol - collège de Lagnieu.

Le conseil général a consulté 14 entreprises. Seules, quatre d'entre elles ont déposé des offres : les Cars Philibert, Berthelet et Guderzo ainsi que la Régie départementale des transports de l'Ain (RDTA).

### **2. La procédure organisée en 1995-1996 concernant les délégations de transports scolaire**

Par délibération du 30 mai 1995, le conseil général de l'Ain a décidé de remettre en concurrence

l'ensemble des services de transport scolaire du département en mettant en œuvre, pour la première fois, les dispositions de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention et à la transparence de la vie économique et des procédures, dite loi Sapin.

La procédure de sélection des délégataires de services publics prévue par cette loi comporte plusieurs phases successives :

- appel à candidatures ;
- sélection des candidats admis à présenter une offre ;
- remise des offres détaillées par les candidats ;
- négociation avec un ou plusieurs candidat(s) ayant déposé une (des) offre(s) ;
- choix du délégataire.

Conformément à la réglementation applicable, 80 conventions ont été soumises à une procédure simplifiée et 220 conventions ont fait l'objet d'une mise en concurrence dans les conditions prévues par la loi Sapin.

La date limite de dépôt des candidatures était fixée au 7 juillet 1995 ; 30 candidatures ont été agréées sur les 32 formulées ; l'agrément des candidatures a été notifié aux entreprises le 28 décembre 1995 accompagné du règlement de la consultation comprenant notamment la liste des 30 entreprises agréées pour présenter une offre. La date limite de dépôt des offres était fixée au 4 mars 1996 ; la phase de négociation entre le conseil général et les soumissionnaires s'est déroulée en avril 1996, par délibération du 4 juin 1996 le conseil général a approuvé le choix des entreprises et a autorisé la signature des conventions.

Lors de l'élaboration du cahier des charges, le conseil général a engagé une réflexion avec l'association Cartrans 01 qui regroupe les transporteurs routiers du département. Selon M. Michaud, chef du service des affaires scolaires et immobilières au conseil général de l'Ain, *"très peu de circuits ont été modifiés de manière substantielle ce qui a été recherché avec le cabinet Erès c'est de rationaliser l'enchaînement des circuits et de définir précisément les caractéristiques des arrêts et des horaires. Le principe de la consultation a été de raisonner par car en recherchant à optimiser le nombre de circuits que pouvait réaliser chaque car. On a d'abord essayé de diviser le département en zones mais on avait des problèmes aux franges des zones pour pouvoir faire jouer la concurrence. On a agréé les entreprises, soit pour une zone géographique, soit pour l'ensemble du département"*.

Du fait de la participation de l'association Cartrans 01 à l'élaboration des pièces contractuelles, les transporteurs connaissaient la décision de remettre en concurrence les lots de transport scolaire, et le calendrier prévisionnel de la consultation dont le projet a été diffusé auprès des entreprises par la circulaire n° 1649 de l'UPTRA-FNTV 01 du 25 avril 1995.

## **C. - LES PRATIQUES RELEVÉES**

### **1. La consultation organisée en 1994 pour desservir le collège de Leyment**

Le 17 juin 1994, le conseil général de l'Ain a consulté 14 sociétés pour obtenir des propositions en vue d'attribuer douze itinéraires de transport scolaire, répartis en 6 lots, destinés à desservir le collège de Leyment qui a ouvert en septembre 1994.

Parmi les sociétés consultées, seules quatre entreprises ont formulé des offres : les cars Philibert, les cars Berthelet et la société Tourisme Guderzo, ainsi que la régie des transports de l'Ain (RDTA). Les offres des sociétés Philibert, Berthelet et de la RDTA ont été déposées au conseil général le 1<sup>er</sup> juillet 1994, les offres de la société Tourisme Guderzo ont été déposées le 4 juillet 1994.

Un document daté du 1<sup>er</sup> juillet 1994, remis par M. Fanjat, directeur d'exploitation de la société cars Philibert, qui au moment des faits était président de la section voyageurs de l'union professionnelle des transporteurs routiers de l'Ain (UPTRA) et président de l'association Cartrans 01, mentionne outre des numéros de téléphone de transporteurs, huit lots de services et des prix en regard du nom de société ; certaines cases sont marquées d'une croix, les chiffres ainsi cochés sont apparus correspondre aux propositions les moins disantes :

*Appel d'offres transports scolaires département de l'Ain-CES Leyment*

Services	Guderzo	Berthelet	Régie	Philibert	
<u>N°1</u> Charnoz/Chazey / Leyment	920	930		x 900	853,00 46,92
<u>N°2</u> Mas Dupuy / le Trolliet / Ste Julie / Chazey sur Ain / Rignieu / Leyment		1030	x 980		
<u>N°3</u> Bublane / Chatillon la Palud Gevrieux / St Maurice de Remens / Leyment	950			x 930	881,52 48,48
<u>N°4</u> Villieu/Leyment	x 900			930	
<u>N°5</u> Blyes/Lhopital/Leyment	960	x 920		930	
<u>N°6</u> Mollon/Loyes/Villieu/Port de Loyes / Leyment	950			x 930	
<u>N°7</u> Proulieu/Posafol /le Charveyron / Lagnieu / Ambutrix/ Leyment			x 1100		
<u>N°8</u> x St Eloi/Joyeux/Faramans	530			x 515	488,15 26,85

Nota :

Le cadre du document est dactylographié, ainsi que le chiffre 980 de l'offre n° 2 de la Régie ; tous les autres chiffres sont manuscrits.

Les offres remises au conseil général, retranscrites dans le tableau ci-dessous, sont semblables, à quelques

ajustements près, aux indications figurant sur le document remis par M. Fanjat :

Service	Entreprise	Offres TTC
Charnoz - Chazey/Ain - coll Leyment (N° 1)	Philibert Guderzo Berthelet	900 F 920 F 930 F
Ste Julie - Rignieu le Désert - coll de Leyment (N° 2)	RDTA Berthelet	980 F 1 030 F
Villieu - Loyes - Mollon - coll Leyment (N° 4)	Philibert Guderzo	930 F 900 F
Blyes - l'Hopital -Chaze/Ain coll Leyment (N° 5)	Philibert Berthelet Guderzo	930 F 920 F 960 F
Villieu - Port de Loyes - coll Leyment (N° 6)	Philibert Guderzo	930 F 940 F
Ambutix - Leyemnt collège jumelé avec Proulieu - Posafol - collège de Lagnieu (N° 7)	Régie départementale des transports de l'Ain (RDTA)	1 100 F

Les entreprises mentionnées dans le document remis par M. Fanjat ont effectivement déposé des offres pour les lots qui y sont indiqués. Les prix proposés à la collectivité locale sont identiques à ceux du document remis par M. Fanjat à deux exceptions près : pour le lot n° 6, l'offre Guderzo a été proposée à la collectivité locale à un prix légèrement inférieur à celui du document, sans remettre en cause que l'offre de la société Philibert est restée la plus basse ; pour le lot n° 8, la société Guderzo n'a pas déposé d'offre ; dans tous les cas, l'offre indiquée par une croix sur le document remis par M. Fanjat correspond à l'offre la moins disante déposée au conseil général.

M. Guderzo responsable de la société Tourisme Guderzo a déclaré : "*concernant la desserte du collège de Leyment, et l'appel d'offres du CG de l'Ain de 1994, vous me présentez une grille comparative de prix datée du 1<sup>er</sup> juillet 94. J'ai dû communiquer mes prix à cette occasion, par téléphone. Les numéros 74.61.10.65 et 07.54.30.55 sont mes numéros d'entreprise à l'époque (téléphone mobile pour le 2<sup>e</sup>.)*"

Selon le directeur de la RDTA, "*sur l'appel d'offres relatif à la création d'un nouveau service de transport pour desservir les CES de Leyment, je me souviens que ces services ont été proposés en échange d'autres services dénoncés par le conseil général dans le même secteur (Lagneux ou Ambérieu) et qu'il y a eu un accord avec les entreprises concernées pour que chacune retrouve le même nombre de services*".

Enfin, M. Fanjat, a remis aux enquêteurs des copies de l'appel d'offres annotées à la main. Sur le document relatif à la desserte "*collège de Lagnieu et de Leyment*", est portée la mention manuscrite "*régie*". Compte tenu des communes mentionnées : Proulieu, Prosafol, Le Chaveyron, il apparaît que ce parcours a fait l'objet d'une seule offre d'un montant de 1 100 F émanant de la RDTA c'est à dire la "*régie*".

## 2. Sur la procédure d'attribution des lots de transports scolaires organisée en 1995-1996

Il ressort des pièces du dossier et de déclarations de transporteurs que lors d'une réunion organisée par l'UPTRA-FNTV01 à Bourg en Bresse, le 13 décembre 1995, il a été décidé d'organiser, par secteur géographique, des réunions entre transporteurs candidats à l'attribution de lots de transport scolaire. Un document, remis par M. Fanjat, relatif à la réunion du 13 décembre, fait état de la procédure en cours et porte les indications manuscrites suivantes : "*calendrier de la procédure, le cahier des charges, l'organisation interne*".

S'agissant du rôle des organisations professionnelles et en particulier de l'UPTRA et de Cartrans 01, M. Fanjat a déclaré : "*à la réunion du 13 décembre 1995, (...) en tant que président du syndicat je reconnais avoir souhaité compte tenu des difficultés économiques, une concurrence loyale et intelligente. J'ai demandé aux transporteurs de se parler*". M. Bas, dirigeant de la société Bas Transports, a déclaré "*en ce qui concerne la mise en concurrence des transports scolaires le syndicat n'a pas donné de consignes précises si ce n'est de maintenir le statu quo existant. Il était recommandé aux transporteurs de ne pas venir concurrencer de façon trop importante les titulaires en place*".

Les échanges d'informations entre entreprises avant le dépôt des offres ont, notamment, été organisés lors de réunions par secteur géographique dont, il n'est pas contesté que le principe a été arrêté lors de la réunion du 13 décembre 1995.

Selon M. Moricourt, directeur de la Régie départementale des transports de l'Ain au moment des faits, "*à cette réunion du 13 décembre 1995, le principe de réunions par secteur géographique entre les transporteurs a été défini*" ; cette information est confirmée par M. Barbault, dirigeant de la société Trans-Jura-Cars "*c'est bien lors de la réunion syndicale du 13/12/95 que ce principe de coordination par secteur a été décidé*".

Les notes manuscrites de M. Testi, adjoint au directeur de la société TVRA, remises à l'enquêteur, indiquent, notamment, "*la réunion FNTV (Bourg le 13/12/95) : (...)*"

### *Sectorisation*

*J.P. Maisonneuve*                    *í Vallée de la Saône*

*í Dombes*

*Bresse*

*Barbot (barré)*                    *í Haut Bugey*

*Lamotte*                            *í Bas Bugey*

*í Gex*

*régie de l'Ain*                        *Bresse*

M. Moricourt

Philibert                                    í Plaine de l'Ain (...)"

M. Fanjat, président de l'UPTRA au moment des faits, a précisé que les réunions par secteur étaient organisées par les responsables d'importantes entreprises de transport "*pour chaque réunion de secteur figurent les noms des responsables des entreprises leader sur chaque zone*".

Les déclarations concordantes de transporteurs établissent que plusieurs réunions par secteur géographique ont été organisées entre transporteurs entre le 17 janvier 1996 et le 31 janvier 1996 ;

### *2.1 La réunion du 17 janvier 1996, secteur du Haut Bugey*

Cette réunion s'est tenue dans les locaux de la société Trans-Jura cars. Le directeur de la régie départementale des transports de l'Ain (RDTA), M. Moricourt, a déclaré "*j'ai participé à la réunion secteur du "Haut Bugey" chez Trans-Jura Cars qui a eu lieu le 17 janvier 1996. Son objet était identique à la réunion que j'ai organisée*". Cette information est confirmée par M. Barbault, de l'entreprise Trans-Jura cars : "*concernant le secteur d'Oyonnax, il y a eu une réunion réduite, ici même, avec M. Lamotte de Gonnet Bustours, accompagné d'un collaborateur, M. Cognat, M. Moricourt et M. Burdeyron et moi-même. La date du 17 janvier 1996 est probable. Globalement, les petites entreprises ont demandé à conserver leurs activités scolaires, et en contre partie, à ne pas concurrencer les autres sur les nouveaux lots. Il a été convenu une reconduction des lots à l'identique. Chaque lot a été passé en revue. Il se peut que des offres de couverture aient été faites dans certains cas*".

Les déclarations de MM. Moricourt et Barbault, participants à la réunion, et les mentions figurant dans les agendas de MM. Lamotte (Gonnet Bustour) et Moricourt (RDTA), révèlent que les entreprises représentées lors de cette réunion étaient : Trans-Jura Cars, RDTA, Gonnet Bustour, et les Voyages Cognat.

Cette réunion concernait les lots n° 145 à 152 et 168 à 195, à l'issue de la procédure, les entreprises qui ont participé à la réunion ont obtenu la totalité des lots du secteur.

### *2.2 La réunion du 18 janvier 1996, secteur de Gex*

Cette réunion qui concernait les lots 196 à 214, a été organisée par M. Lamotte, directeur de la société Gonnet Bustours.

M. Moricourt, directeur de la RDTA, a déclaré : "*j'ai également participé à la réunion du secteur de Gex organisée par M. Lamotte de Gonnet Bustours. Il est probable que ce soit le 18 janvier 1996 dans un lieu public. Les principaux participants étaient Cariane Bellegarde, Gonnet Bustours, et la régie*".

Les sociétés, dont la présence à cette réunion est révélée par M. Moricourt, ont obtenu, à l'issue de la

procédure, tous les lots du secteur géographique concerné.

### *2.3 La réunion du 23 janvier 1996 à Belleville, secteur Val de Saône*

Pour M. Guichardon, directeur adjoint de la société Secam, *"le but des rencontres avec les responsables des sociétés concurrentes était de déterminer sur quels lots et dans quelles conditions la société Secam pouvait intervenir en groupement avec ses entreprises. C'est par exemple le cas des rendez-vous suivants : mardi 23 janvier à 9 h 30 (...)"*. M. Moricourt, directeur de la RDTA, qui n'a pas participé à cette rencontre, a indiqué avoir été contacté que M. Maisonneuve, dirigeant de la société Sécam, avait pris contact avec lui à propos de cette rencontre.

Cette réunion est mentionnée dans l'agenda de M. Guichardon, directeur adjoint de la société Sécam, ainsi que dans celui de M. Favre, directeur de la société TVRA. La société Cars Philibert n'a, pour sa part, pas contesté avoir participé à cette réunion ;

Les sociétés Sécam, TVRA, et cars Philibert ont obtenu 42,5 % des lots du secteur.

### *2.4 La réunion du 25 janvier 1996, secteur Bresse-Revermont*

La réunion relative au secteur Bresse-Revermont a été organisée par la RDTA, comme l'a explicitement admis son directeur : *"pour ma part, j'ai organisé la réunion du secteur "Bresse-Revermont" à laquelle ont participé les entreprises : Les courriers des Dombes,, Philibert, Secam, M. Bas, Cariane Val de Saône. Cette réunion a eu lieu au siège de la régie. Je ne me souviens plus précisément de la date. Il est possible qu'elle ait eu lieu le 25 janvier 1996. Sur mon agenda, j'ai inscrit dans la matinée "transports scolaires 9 h". Les participants ont été invité par téléphone, il n'y a pas eu de convocation écrite, ni d'ordre du jour ni de compte rendu. La réunion avait pour objet d'analyser les marchés dans le secteur Bresse-Revermont et de voir comment chacun allait se positionner"*.

Selon M. Guichardon, directeur-adjoint de la société Secam, *"jeudi 25 janvier 1996 à 9 h Bourg RDTA. Il s'agit d'une rencontre dans le cadre du syndicat FNTV 01 pour avoir des informations sur la manière de répondre à l'appel d'offres transport scolaire de l'Ain"*.

Les sociétés Sécam, Courrier des Dombes, Cars Philibert, Cariane Val de Saône, RDTA et les transports Bas ont obtenu 79 % des lots du secteur.

### *2.5 La réunion du 31 janvier 1996 à Saint-Vulbas, secteur Bas Bugey-Plaine de l'Ain*

M. Fanjat, directeur d'exploitation de la société les cars Philibert, a organisé la réunion entre transporteurs qui s'est tenue à Saint-Vulbas le 31 janvier 1996. Il a déclaré : *"pour ce qui me concerne, la réunion du secteur Bas Bugey - Plaine de l'Ain s'est tenue à Saint Vulbas mais je ne me souviens plus précisément des entreprises qui étaient présentes ce jour là. On a clairement demandé aux participants de ne pas s'assassiner. Il y a quatre ou cinq entreprises concernées par ce secteur"*.

M. Guderzo gérant de la société tourisme Guderzo, a, lors de son audition par les enquêteurs, déclaré : "à la date du 31 janvier 1996, on constate, sur mon agenda une annotation qui a été effacée avec du blanc. Par transparence, on peut lire : "10 h réunion transports scolaires ® CDL St Vulbas".

En outre, selon M. Barbault, de la société Trans-Jura, "concernant les réunions par secteur organisées par le syndicat, je vous confirme avoir été invité à plusieurs de ces réunions. J'ai participé à celle qui a eu lieu à Saint-Vulbas. Il y avait Fanjat, Berthelet, Tourisme Verney, Guderzo, il devait y avoir une dizaine de personnes. L'objet en était les transports scolaires. M. Lamotte n'y était pas. Mais je ne me souviens plus trop des présents. L'idée générale était de ne pas déstabiliser les entreprises suite à cet appel d'offres. La discussion a pu porter sur certains lots". Ceci est confirmé par M. Moricourt de la RDTA lorsqu'il déclare "j'ai participé à la réunion de St Vulbas du 31 janvier 1996 pour les mêmes discussions en présence des entreprises Gonnet Bustours, Philibert, Guderzo, Trans-Jura Cars, Berthelet, TVRA."

96 % des lots du secteur ont été attribués aux entreprises représentées lors de cette réunion.

## 2.6 La réunion du 30 mars 1996

L'assemblée générale de FNTR 01 - FNTV 01 s'est tenue, le 30 mars 1996, à la salle polyvalente de Montluel ; cette réunion, qui s'est tenue juste avant le début des négociations entre le conseil général et les entreprises ayant déposé des offres, a permis d'échanger des informations entre transporteurs, et d'évoquer la procédure de délégation de service public de transports scolaires et les modalités de négociation avec la collectivité locale.

M. Fanjat a ainsi déclaré : "concernant la réunion voyageurs qui s'est tenue le 30 mars 1996 à Montluel, nous souhaitons qu'il y ait une seule consultation y compris avec la régie. Nous avons souhaité que seules les candidatures pas trop éloignées soient retenues". Il a remis ses notes relatives à cette réunion : "Montluel 15 30 Réunion voyageurs Mise en œuvre de la loi Sapin

*appel à candidatures 7.7.95*

*dépôt des offres 1.3.396*

*négociation avec les autorités organisatrices sur le cahier des charges*

*durée de la convention 7 ans*

*âge des véhicules 10 < 15 ans*

*20 > 15 ans*

*organisation des appels d'offres*

*par zone ou pour l'ensemble du départ.*

*par lot ou par service*

*candidats retenus. Entreprises extérieures. Régie de l'Ain*

*fin des conventions article 122-12*

*Organisation des réponses sur le plan syndical*

*réunion générale*

*réunions par secteur*

<i>Gex</i>	<i>JP Lamotte</i>
<i>Haut Bugey</i>	<i>G Barbauer</i>
<i>Bresse-Revermont</i>	<i>Moricourt</i>
<i>Val de Saône</i>	<i>Maisonneuve JP</i>
<i>Bas Bugey Plaine de l'Ain.</i>	<i>JP Fanjat".</i>

## *2.7 L'objet et l'effet des rencontres entre transporteurs*

Selon les transporteurs, les réunions par secteur avaient toutes le même objet, c'est à dire, notamment, expliquer les modalités de formulation des offres, et permettre l'échange d'informations entre transporteurs. S'agissant de la réunion du 17 janvier 1996, Trans-Jura cars affirme que "*globalement les petites entreprises ont demandé à conserver leurs activités scolaires, et en contre partie, à ne pas concurrencer les autres sur les nouveaux lots. Il a été convenu une reconduction des lots à l'identique. Chaque lot a été passé en revue (...)*".

S'agissant de la réunion du 31 janvier 1996, M. Barbault, de la société Trans-Jura cars, soutient que "*l'idée générale était de ne pas déstabiliser les entreprises suite à cet appel d'offres. La discussion a pu porter sur certains lots*".

Au cours de l'enquête, les sociétés Sécam et TVRA ont déclaré que les réunions par secteur concernaient les possibilités de constitution de groupements.

Peu d'offres ont été formulées par les sociétés candidates à l'attribution de lots de transport : 52,7 % des lots n'ont suscité qu'une seule offre, 36,8 % des lots ont suscité 2 offres, seuls 4 lots sur 220 ont suscité 4 offres. A l'issue de la procédure, seuls 3 lots ont changé de délégataire. Cette stabilité a été reconnue, notamment, par le gérant de la société Tourisme Guderzo, qui a déclaré : " *finalement nous avons obtenu*

*les mêmes lots que par le passé".*

Par ailleurs, un document daté du 27 février 1996, remis à l'enquêteur par le dirigeant de la société Trans-Jura Cars, contient les indications suivantes : "*Lot 174 service 2909 effectué par RDTA proposition à envoyer  $810 \times 173 = 140130$  ;*

*51 places 2658 soit Total HT = 140130 proposition RDTA  $780 \times 173 = 134940$ ".*

La commission d'ouverture des plis constate, dans son rapport, que la proposition formulée par la société RDTA pour le lot 174 est de 134 940 FHT et la proposition de Trans-Jura cars est de 140 130 FHT, soit précisément les montants mentionnés sur le document du 27 février 1996, dont la date est antérieure au dépôt des offres, puisque la RDTA a déposé son offre le 1<sup>er</sup> mars 1996, et la société Trans-Jura cars la sienne, le 4 mars.

Le directeur de la RDTA a déclaré, à propos de la similitude des prix entre le document daté du 27 février, et les montants relevés dans le rapport de la commission d'ouverture des plis : "*concernant l'échange d'informations avec la société Transjura cars, j'ai du communiquer à M. Budeyron notre offre de prix par téléphone après avoir envoyé ma soumission*".

En conclusion, la présence des sociétés est révélée soit par les déclarations des intéressés, soit par les déclarations de participants ou organisateurs :

Réunion de secteur	Date	lieu	Organisateur	Entreprises participantes
Haut Bugey (Oyonnax)	17/01/96	Trans-Jura Cars	Trans-Jura Cars	RDTA, Trans-Jura Cars, Gonnet Bustours, M. Cognat,
Gex	18/01/96	Lieu public (non précisé)	M. Lamotte Gonnet Bustours	Cariane Bellegarde, RDTA Gonnet Bustours
Val de Saône	23/01/96	Maison du Beaujolais à Belleville	M. Maisonneuve Secam	Secam, TVRA, Philibert
Bresse-Revermont	25/01/96	Siège RDTA	M. Moricourt RDTA	Courriers des Dombes, cars Philibert, Secam, M. Bas, Carianne Val de Saône, RDTA, TVRA
Bas Bugey Plaine de l'Ain	31/01/96	Saint Vulbas	M. Fanjat cars Philibert	RDTA, Gonnet Bustours, cars Philibert, Tourisme Guderzo, Trans-Jura Cars, cars Berthelet, TVRA
Assemblée générale FNTR01 / FNTV 01 / UPTRA	30/03/96	Montluel	FNTR01/FNTV 01/ UPTRA	

A l'issue de la procédure, la société Trans-Jura cars a obtenu un montant total de conventions de 805 694,00 F soit 1,93 % du montant global et 2,63 % des lots ; Gonnet Bustours a obtenu 8 451 059,00 F soit 20,24 % du montant total et 16,66 % des lots ; Secam 809 477,40 F soit 1,94 % du total et 2,63 % des lots ; RDTA 7 190 155,20 F soit 17,22 % du total et 20,62 % des lots ; enfin, la société cars Philibert a obtenu un montant global de délégations de service public de 10 775 597,00 F soit 25,81 % du total et 21,50 % des lots.

Les organisateurs des réunions par secteur ont obtenu 67,13 % du montant global des délégations de service public, et 64,04 % des lots.

### **3. Sur le prix du coût kilométrique marginal**

Le cahier des charges de la consultation demandait aux candidats d'indiquer dans leurs offres le prix du coût du kilomètre marginal. M. Michaud, chef du service des affaires scolaires et immobilières du conseil général de l'Ain, a expliqué, sur ce point : *"on a introduit dans les nouveaux marchés un coût marginal pour tenir compte des modifications de circuits qui pourraient intervenir compte tenu de la durée des contrats. Certains prix proposés par les entreprises nous ont semblé élevés. J'ai donc négocié un prix inférieur en me basant sur les prix de la régie et sur ceux acceptés en Saône et Loire. Un accord est intervenu avec les entreprises qui ont accepté un prix maximum de 6,25 F après étude"*.

Avant même le dépôt des offres, les organisations professionnelles ont évoqué cette notion avec leurs adhérents. Les notes manuscrites de M. Testi, adjoint au directeur de la société TVRA, relatives à la réunion du 13 décembre 1995, indiquent : *"la réunion FNTV (Bourg le 13/12/95) :*

*"(symbole "danger") coût marginal doit être fort (6 f Km coût marg) (...)"*.

Le gérant de la société Tourisme Guderzo a déclaré : *"concernant la préparation de l'appel d'offre, il y a eu le 13 décembre 1995 une réunion au syndicat de Bourg. Je n'ai pas conservé de notes de cette réunion où j'étais présent. Nous avons certainement évoqué les questions relatives au coût marginal dans le cadre de l'appel d'offre, mais je n'en conserve pas de souvenir précis"*.

Selon le directeur de la RDTA, *"concernant la réunion du 13 décembre 1995 au syndicat FNTV, elle était destinée à rendre compte à l'ensemble des membres des résultats de nos discussions avec le Conseil régional"*.

*Il a été question notamment du coût marginal qui était une notion nouvelle à intégrer dans les offres des entreprises. Pour ma part je ne me souviens pas avoir communiqué le coût marginal résultant de la comptabilité de la régie sauf à M. Michaud du conseil général et responsable de la consultation mais seulement après la date d'ouverture des plis et au moment de la phase de négociation"*.

L'UPTRA-FNTV 01 a diffusé auprès de ses adhérents une note datée du 20 juin 1996 relative aux modalités de calcul du coût kilométrique marginal fixé à 7,08 F, qui indique en détail les modalités de

calcul : "*coût kilométrique applicable aux modifications de services*".

## **D. - LES GRIEFS NOTIFIÉS**

Sur la base des constatations rapportées ci-dessus et en application des dispositions de l'article L. 463-2 du code de commerce, les griefs suivants ont été notifiés :

### **1. Procédure organisée en 1994 pour desservir le collège de Leyment**

Il a été fait grief aux sociétés Tourisme Guderzo, les Cars Berthelet, la régie départementale des transports de l'Ain (RDTA) et la SA cars Philibert, d'avoir échangé des informations, procédé à une répartition des lots du marché, échangé leurs prix avant de déposer leurs offres, et d'avoir déposé des offres de couverture, pratiques constitutives d'ententes anticoncurrentielles au sens de l'article L. 420-1 du code de commerce.

### **2. Procédure organisée en 1995-1996**

Les griefs suivants ont été notifiés :

1) à l'UPTRA-FNTV01, pour avoir organisé, d'une part, des réunions de concertation entre transporteurs normalement concurrents avant de répondre à l'appel d'offres organisé par le conseil général de l'Ain ; d'autre part, des réunions par secteur géographique ayant pour finalité la répartition des lots du marché entre transporteurs, l'échange de prix et d'informations entre entreprises participant à la consultation. Ces réunions de concertation ont pu avoir pour objet ou pour effet de priver les entreprises d'indépendance dans l'établissement de leurs offres, dans la fixation de leurs prix, ont favorisé le dépôt d'offres de couverture, et ont pu abuser le conseil général sur l'intensité concurrentielle réelle de la consultation. Il est également fait grief à UPTRA-FNTV01 d'avoir diffusé à l'ensemble des adhérents les modalités de calcul du coût kilométrique marginal et d'avoir fixé ce coût à 7,08 F, ce qui a pu avoir pour effet ou pour objet de détourner les entreprises d'une appréhension directe de leurs propres coûts, et aboutir à une augmentation artificielle des prix.

2) aux sociétés Trans-Jura Cars, Gonnet Bustours, Secam, Régie départementale des transports de l'Ain (RDTA), cars Philibert d'avoir organisé des réunions de concertation par secteur géographique ayant pour finalité notamment la répartition des lots entre entreprises les privant conséquemment d'indépendance dans l'établissement de leurs offres et la fixation de leurs prix, ce qui a pu avoir pour objet ou pour effet d'empêcher l'exercice normal de la concurrence entre entreprises, d'aboutir au dépôt d'offres de couverture, d'abuser le conseil général sur l'intensité concurrentielle réelle de la consultation. Ces entreprises ont, en outre, tiré un profit particulier de l'organisation de ces réunions, qui leur ont permis d'obtenir 67,13 % du montant global des délégations de service public, et l'exploitation de 64,04 % des lots sans réelle concurrence, voire même sans concurrence ;

3) aux entreprises Trans-Jura Cars, Gonnet Bustours, Secam, Régie départementale des transports de l'Ain, S.A. Cars Philibert, Voyages Cognat, Cariane Touriscar Ain, Cariane Val de Saône, Transports Verney Rhône Alpes, Bas Voyages, Tourisme Guderzo, les Cars Berthelet, et à la SA Autocars Planche substituée aux Courriers des Dombes, pour avoir participé à une ou plusieurs réunions de concertation par secteur géographique ayant pour objet notamment la répartition des lots entre transporteurs, et la mise en œuvre de pratiques d'entente pouvant avoir pour objet ou pour effet d'empêcher l'exercice normal de la concurrence ;

4) à la régie départementale des transports de l'Ain et à la société Trans-Jura Cars, pour s'être réparti l'attribution de lots, et avoir échangé leurs prix avant de déposer leurs offres pour le lot n° 174, et pour avoir délibérément convenu de déposer une offre de couverture ;

toutes ces pratiques, qui ont empêché l'exercice normal de la concurrence lors des procédures de délégation de service public de transport scolaire dans le département de l'Ain, étant constitutives d'ententes anticoncurrentielles au sens de 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 compétence du Conseil de la concurrence**

Considérant que les 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 œuvre par le conseil général de l'Ain ; que certaines d'entre elles contestent la régularité des procédures suivies ;

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 œuvre 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 œuvre 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 de l'article 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 visées par la saisine 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 dont il s'agit 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, qui seront ensuite éventuellement négociées avec le conseil général ; qu'ainsi que l'a précisé le Conseil, dans une décision n° 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 estiment inéquitable la procédure d'enquête et d'instruction ; que les sociétés Cariane Val de Saône et Cariane Touriscar Ain exposent, à cet égard, que leurs représentants n'ont pas été entendus au cours de l'enquête qui s'est déroulée en 1996 et 1997 et que, lorsqu'elles ont reçu la notification de griefs en février 2001, elles n'ont pas pu organiser leur défense, dans la mesure où, compte tenu du délai écoulé depuis les faits, elle n'ont pu retrouver les pièces ou recueillir les témoignages qui leur auraient permis de contredire les témoignages à charge retenus par le rapport ; que la société Cariane Val de Saône précise que le directeur de l'entreprise chargé de l'exploitation de la société, au moment des faits, a quitté ses fonctions au mois de mai 2000 ; que les deux entreprises font valoir que la procédure s'est déroulée en 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, les sociétés, qui produisent la copie d'un certain nombre de pièces datées de 1996, n'apportent, en l'espèce, aucun élément concret pouvant laisser penser que le délai écoulé entre la commission des faits et la notification des griefs aurait entravé la mise en œuvre de leur défense et les auraient empêché de recueillir les témoignages permettant de contredire les résultats de l'enquête ;

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

Considérant qu'aux termes de l'article 6, paragraphe 1, de la Convention européenne des droits de

l'homme et des libertés fondamentales, toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable ;

Mais considérant qu'à supposer excessive en l'espèce la durée de la procédure, la sanction qui s'attacherait à l'obligation, pour le Conseil, de se prononcer dans un délai raisonnable ne serait pas le prononcé d'un non-lieu, mais la réparation du préjudice résultant éventuellement de cette durée excessive ; que la sanction de la nullité ne serait encourue que s'il était établi que la longueur excessive de la procédure a fait obstacle à l'exercice normal des droits de la défense ;

Considérant que les entreprises, qui ont présenté des observations sur le fond, n'apportent, à l'appui de leur argumentation, aucun élément concret permettant d'apprécier l'existence et la nature du préjudice qu'elles auraient subi du fait de la durée de la procédure ; que le moyen doit, en conséquence, être écarté ;

## **B. - SUR LES PRATIQUES**

### **1. Sur les pratiques mises en œuvre par les transporteurs en 1994 en ce qui concerne la desserte du collège de Leyment**

Considérant que le document cité en partie I.C.1, remis lors de l'enquête par M. Fanjat directeur d'exploitation de la société Cars Philibert, est daté du 1<sup>er</sup> juillet 1994 ; que ce jour est celui du dépôt des offres des sociétés Berthelet, Cars Philibert, et de la Régie départementale des transports de l'Ain ; que cette date est antérieure de 4 jours à celle du dépôt de l'offre de la société Guderzo ; que le document indique, pour chaque lot et pour les quatre entreprises Guderzo, Berthelet, Régie et Philibert, un certain nombre de prix dont l'un, pour chaque lot, est marqué d'une croix ;

Considérant que le rapport de la commission d'ouverture des plis établit que seules les 4 sociétés mentionnées sur le document remis par M. Fanjat ont effectivement déposé des offres pour les lots indiqués dans ce tableau ; que les prix cochés d'une croix sont exactement ceux des offres les moins disantes ; que les autres prix sont exactement ceux des autres offres à deux exceptions près : l'entreprise Guderzo n'a pas déposé l'offre prévue par le document pour le lot n° 8 et a déposé une offre à un prix inférieur de dix francs à celui prévu par le document pour le lot n° 3, cet écart ne remettant pas en cause l'attribution du lot ; qu'ainsi, les informations figurant dans ce tableau établissent, compte tenu de sa date, un échange d'informations entre candidats, préalablement au dépôt des offres ;

Considérant qu'en séance, le représentant de la société cars Berthelet a fait valoir que le document daté du 1<sup>er</sup> juillet 1994 était dactylographié, alors que les prix mentionnés sont manuscrits, à une exception près concernant la Régie, pour son offre sur le lot n° 2 ; que ceci démontrerait que seuls le cadre du document en cause et le prix concernant la Régie ont été établis le 1<sup>er</sup> juillet 1994, alors que les autres prix mentionnés sur le document y auraient été portés postérieurement au dépôt des offres ;

Mais considérant que si le prix dactylographié en regard de la Régie pour le lot n° 2 est effectivement le seul prix dactylographié figurant sur ce document, alors que tous les autres prix ont été inscrits manuellement, notamment le prix proposé par la Régie pour exécuter les prestations du lot n° 7, ce constat

ne suffit pas à démontrer que le document en cause aurait été élaboré postérieurement au dépôt des offres ; qu'à l'inverse, les deux différences observées entre les offres effectives de l'entreprise Guderzo et celles mentionnées sur le document excluent que le document ait pu être complété par la mention du résultat de l'appel d'offres ;

Considérant, enfin, que M. Guderzo, dirigeant de l'entreprise du même nom, a reconnu avoir communiqué par téléphone ses tarifs pour les lots qui l'intéressaient à un concurrent, et que M. Moricourt, directeur de la RDTA a, pour sa part, précisé "(...) *il y a eu accord avec les entreprises concernées pour que chacune retrouve le même nombre de services*" ;

Considérant que les entreprises en cause font valoir que le document remis par M. Fanjat est insuffisant, à lui seul et faute d'autres éléments, pour démontrer l'existence d'une concertation entre elles ;

Mais 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'en l'espèce, la date et les informations figurant sur le document remis par M. Fanjat ainsi que les déclarations de MM. Guderzo et Moricourt démontrent que les sociétés Berthelet, cars Philibert, Tourisme Guderzo et la régie départementale des transports de l'Ain ont échangé des informations relatives à la procédure en cours pour l'attribution de lots de transport scolaire, dans le but de coordonner leurs offres et de se répartir les lots soumis à la consultation ; que cette pratique a eu pour objet et pour effet de fausser le jeu de la concurrence ainsi que de tromper le maître d'ouvrage sur la réalité de la concurrence ; qu'elle constitue une pratique prohibée par les dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce ;

## **2. Sur les pratiques mises en œuvre à l'occasion de la procédure de délégation de service public de transport scolaire organisée en 1995-1996**

Considérant qu'en matière de marchés publics ou de délégations de services publics 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 antérieurement à la date où le résultat de l'appel d'offres est connu ou peut l'être, qu'il s'agisse de l'existence des compétiteurs, de leur nom, de leur importance, de leur disponibilité en personnel et en matériel, de leur intérêt ou de leur absence d'intérêt pour le marché considéré ou des prix qu'ils envisagent de proposer ; que de telles pratiques sont de nature à limiter l'indépendance des offres, condition normale du jeu de la concurrence ;

### *Sur la tenue de réunions organisées préalablement au dépôt des offres*

Considérant qu'il résulte des éléments relevés en partie I, C-2 de la présente décision qu'une réunion ouverte à tous les adhérents s'est tenue, sous l'égide de l'UPTRA-FNTV01, à Bourg en Bresse, le 13 décembre 1995, soit après la date limite de dépôt des candidatures et avant la date limite de remise des

offres ; qu'au cours de cette réunion, il a été décidé d'organiser, par secteur géographique, cinq nouvelles réunions entre transporteurs candidats à l'attribution des lots faisant l'objet de la procédure de passation de délégations de service public de transports scolaires, mise en oeuvre par le conseil général de l'Ain ; que ces réunions par secteurs géographiques se sont tenues entre le 17 et le 31 janvier 1996, soit pendant la période intermédiaire entre l'envoi aux entreprises de l'agrément de leurs candidatures, le 28 décembre 1995, et la date limite de dépôt des offres, le 4 mars 1996 ;

Considérant que la tenue de ces réunions n'est pas contestée ;

*Sur l'objet des réunions tenues préalablement au dépôt des offres*

Considérant que M. Fanjat, président de l'UPTRA-FNTV01, a déclaré avoir souhaité le maintien du "*statu quo*" c'est à dire de permettre à chaque transporteur de retrouver l'exploitation des mêmes lots, à l'issue de la procédure ; qu'il a également reconnu avoir demandé aux transporteurs candidats à l'attribution de lots de "*ne pas s'assassiner*" et "*de se parler*" ;

Considérant qu'il ressort d'un certain nombre de déclarations de transporteurs que l'objectif poursuivi lors de ces rencontres, notamment celles organisées par secteur géographique, était de permettre une coordination des offres des transporteurs ; qu'ainsi, M. Bas, dirigeant de la société autocars Bas, a déclaré que l'objectif des réunions par secteurs était de "*ne pas déstabiliser les entreprises suite à cet appel d'offres*", mais que toutefois, "*le syndicat n'a pas donné de consignes précises, si ce n'est de maintenir le statu quo existant. Il était recommandé aux transporteurs de ne pas venir concurrencer de façon trop importante les titulaires en place*" ; que M. Barbault, dirigeant de la société Trans-Jura cars, a reconnu, s'agissant de la réunion du 17 janvier 1996, que, "*globalement, les petites entreprises ont demandé à conserver leurs activités scolaires, et en contrepartie, à ne pas concurrencer les autres sur les nouveaux lots. Il a été convenu une reconduction des lots à l'identique. Chaque lot a été passé en revue. Il se peut que des offres de couverture aient été faites dans certains cas*", et, s'agissant de la réunion du 31 janvier 1996, que "*l'idée générale était de ne pas déstabiliser les entreprises suite à cet appel d'offres. La discussion a pu porter sur certains lots*" ; que selon M. Moricourt, directeur de la RDTA, la réunion du 25 janvier 1996 "*avait pour objet d'analyser les marchés dans le secteur Bresse-Revermont et de voir comment chacun allait se positionner*" ;

Considérant que les dates où se sont tenues les réunions, la sélection des entreprises participantes selon leur implantation géographique et les déclarations concordantes de certains de leurs dirigeants établissent que ces réunions entre transporteurs avaient pour objet d'étudier en commun les lots susceptibles d'intéresser les entreprises opérant sur les quatre secteurs concernés et de coordonner leurs offres ;

Considérant toutefois que l'UPTRA-FNTV 01, ainsi que plusieurs entreprises, exposent que l'objet des réunions était l'information des sociétés sur la procédure mise en oeuvre par le conseil général ; que d'autres, en revanche, soutiennent que les réunions par secteur portaient sur les modalités de constitution de groupements d'entreprises ;

Mais considérant, en premier lieu, que si la nouveauté des procédures mises en oeuvre par le conseil

général a pu provoquer des interrogations et des demandes d'informations de la part des transporteurs, ces interrogations, suscitées par la nouveauté, ne sauraient expliquer ni le caractère répétitif des réunions, ni l'organisation de rencontres par secteurs géographiques, ni la participation de certaines entreprises à plusieurs rencontres relatives à des secteurs différents ;

Considérant, en second lieu, que si les entreprises ayant constitué des groupements ont nécessairement dû se concerter en vue de parvenir à ce résultat, ces concertations ont nécessairement pris place avant la date limite de dépôt de la candidature de ces groupements, c'est à dire avant la période où les réunions en question se sont tenues ; qu'il est, en conséquence, invraisemblable que les réunions par secteur géographique aient été consacrées à l'étude des possibilités de groupements ;

### *Sur les participants aux réunions*

Considérant qu'il ressort du dossier que les réunions par secteurs géographiques entre transporteurs dont la candidature avait été agréée par le conseil général de l'Ain, ont été organisées par les dirigeants des sociétés Trans-Jura Cars, pour le secteur du Haut Bugey, le 17 janvier 1996, Gonnet Bustours, pour le secteur de Gex, le 18 janvier 1996, Sécam, pour le secteur Val de Saône, le 23 janvier 1996, RDTA, pour le secteur Bresse-Revèremont, le 25 janvier 1996 et cars Philibert, pour le secteur Bas Bugey-Plaine de l'Ain, le 31 janvier 1996 ; que l'organisation de ces réunions n'est pas contestée par leurs organisateurs ;

Considérant qu'il est fait état, dans les déclarations faites de M. Moricourt, directeur de la RDTA, le 22 mai 1997 et par M. Barbault, dirigeant de l'entreprise Trans-Jura Cars, le 21 mai 1997, de la participation des sociétés Courriers des Dombes, Philibert, Secam, Cariane Val de Saône, de la RDTA et de M. Bas à la réunion du 25 janvier 1996, de la participation des sociétés Trans-Jura Cars en tant qu'organisateur, Gonnet Bustours et Cognat et de la RDTA à la réunion du 17 janvier 1996, de la participation des sociétés Gonnet Bustours, en tant qu'organisateur, Cariane Bellegarde et de la RDTA à la réunion du 18 janvier 1996, et enfin de la participation des sociétés Gonnet Bustours, Guderzo, Trans Jura cars, Berthelet et TVRA ainsi que de M. Fanjat, directeur d'exploitation de la société cars Philibert, à la réunion du 31 janvier 1996 ; que ces déclarations sont confirmées par des mentions inscrites aux dates correspondantes dans les agendas de MM Guderzo (réunion du 31 janvier 1996), Guichardon directeur adjoint de la société Sécam (réunions des 23 et 25 janvier 1996), Favre, directeur de la société TVRA (réunions des 23, 25 et 31 janvier 1996), Moricourt, directeur de la RDTA (réunion du 25 janvier 1996) et Fanjat, directeur d'exploitation de la société Cars Philibert (réunion du 31 janvier 1996) ;

Considérant que M. Bas, responsable de la société autocars Bas, conteste avoir participé à la réunion du 25 janvier 1996, affirmant qu'il était de service et conduisait un autobus au moment où se tenait cette réunion ;

Considérant que si M Moricourt directeur de la RDTA a déclaré que "*M. Bas*" avait participé à la "*réunion du secteur 'Bresse-Revermont'*", il n'a toutefois précisé aucun prénom, alors qu'il s'avère que le père et l'oncle du dirigeant des autocars Bas, également transporteurs au moment des faits, portent le même patronyme ; que dans ces circonstances ; il n'est pas établi que la société autocars Bas était effectivement représentée lors de la réunion du 25 janvier 1996 ;

Considérant que la société TVRA soutient qu'il n'est pas établi qu'elle était représentée lors des rencontres des 23, 25 et 31 janvier 1996 ;

Considérant qu'aucune déclaration des participants ne fait état de la présence de la société TVRA à la réunion du 25 janvier 1996 ; que s'agissant de la réunion du 23 janvier, une inscription dans l'agenda de M. Favre, directeur de cette société, tend à démontrer sa participation ; que, toutefois, ce dernier a nié s'être rendu à cette réunion et, s'il a reconnu avoir envoyé son adjoint à une réunion à la même date, il a affirmé (audition du 19 mars 1997) et confirmé ensuite (audition du 23 mai 1996) que cette réunion concernait la constitution de groupements dans le cadre de l'appel à concurrence lancé par le conseil général du Rhône ; que ces déclarations traduisent, à tout le moins, une incertitude sur la participation de la société TVRA à la rencontre du 23 janvier 1996 ; que s'agissant de la réunion du 31 janvier 1996, mentionnée dans l'agenda de M. Favre, ce dernier a indiqué, lors de son audition du 19 mars 1997, qu'il y avait envoyé un chef de centre ; que si M. Barbault, après avoir fait état de la représentation de cette société à cette réunion a ajouté : "*mais je ne me souviens plus trop des présents (...)*", M. Moricourt a toutefois confirmé la présence de la société TVRA ; qu'il convient en conséquence de considérer que cette société était représentée à la réunion du 31 janvier 1996 ;

Considérant que la société Courriers des Dombes conteste, de son côté, avoir participé à la réunion du 23 janvier 1996 relative au secteur Val de Saône/ Dombes, ainsi qu'à la réunion du 25 janvier 1996 ; qu'elle produit, à l'appui de ses affirmations, une photocopie de l'agenda de M. Carre, dirigeant de la société au moment des faits, et des attestations établissant, d'une part, que le 23 janvier 1996 à 9 heures et, d'autre part, le 25 janvier 1996 à 10 heures, M. Carre avait un rendez-vous à Lyon ;

Considérant que M. Moricourt, directeur de la régie départementale des transports de l'Ain et organisateur de la réunion du 25 janvier 1996, a déclaré que la société les Courriers des Dombes était représentée lors de cette rencontre, sans préciser l'identité du représentant de cette société ; qu'il résulte, par ailleurs, de l'agenda de M. Carre et des attestations produites que celui-ci n'a pas participé à la réunion sus-visée ; qu'il n'est pas exclu, cependant, que la société les Courriers des Dombes ait été représentée, le cas échéant, par une autre personne lors de cette réunion, ainsi que l'affirme M. Moricourt ; que le moyen doit, en conséquence, être écarté en ce qui concerne la réunion du 25 janvier 1996 ;

Considérant que les sociétés du groupe Cariane exposent que le seul élément attestant de leur présence aux réunions du 25 janvier 1996, pour Cariane Val de Saône et du 18 janvier 1996, pour Cariane Touriscar Ain (Cariane Bellegarde) consiste dans le témoignage de M. Moricourt, dirigeant de la RDTA, mise en cause dans la procédure et concurrente des sociétés du groupe Cariane ; que, de plus, ce témoignage ne précise pas quelles étaient les personnes qui représentaient les deux sociétés ;

Mais considérant toutefois que si effectivement M. Moricourt n'a pas précisé quelles étaient les personnes qui représentaient les sociétés Cariane Val de Saone et Cariane Touriscar Ain aux réunions des 25 janvier 1996 et 18 janvier 1996, il n'en demeure pas moins que ce témoin a expressément fait état de la présence de représentants des deux sociétés à ces réunions ; que les circonstances que la RDTA soit, elle aussi, mise en cause dans la procédure et soit concurrente des sociétés du groupe Cariane ne saurait, faute d'être

assorties d'autres éléments, retirer au témoignage de son dirigeant son caractère probant ;

Considérant que la société Gonnet Bustours fait valoir que si la réunion du 18 janvier 1996 a été organisée par M. Lamotte, son directeur général, cette pratique a été mise en œuvre par celui-ci au titre des responsabilités qu'il exerçait auprès de l'UPTRA-FNTV01 et non dans le cadre de ses fonctions au sein de cette société ; que, dès lors, l'organisation de la réunion en cause ne saurait lui être imputée ;

Considérant, cependant, que le document remis aux enquêteurs par M. Fanjat comporte au point "*réunion par secteur*", face à la mention "*Gex*", le nom de M. JP Lamotte ; que cette correspondance entre M. Lamotte et la mention "*Gex*" figure aussi sur un document manuscrit remis dans le cadre de l'enquête par M. Testi adjoint du directeur de la société TVRA ; que M. Lamotte n'a, d'ailleurs, pas contesté être l'organisateur de la réunion du 18 janvier 1996 ; qu'il ressort des données du dossier que la totalité des entreprises ayant participé à cette réunion ont été attributaires des lots de ce secteur géographique ; que, dès lors, l'entreprise Gonnet Bustours, dont M. Lamotte était le président du conseil d'administration a tiré un bénéfice de sa participation à la pratique et ne peut prétendre que M. Lamotte ne la représentait pas lorsqu'il a organisé la réunion en cause ;

Considérant que la société cars Berthelet reconnaît avoir participé à la réunion du 31 janvier 1996 mais conteste avoir été présente aux autres réunions ; qu'elle expose, à cet égard, que l'ordre du jour de la réunion portait sur la politique du conseil général de l'Ain dans cette région et qu'aucun élément matériel ne permet d'établir qu'elle aurait participé à une démarche concertée tendant à la répartition des lots ;

Mais considérant que l'objet des réunions en cause ainsi que la teneur de certaines indications qui ont pu être formulées par les intervenants est établie par plusieurs témoignages concordants, ainsi qu'il a été énoncé ci-dessus ; que dès lors, la présence de la société cars Berthelet à une seule de ces réunions démontre sa participation à la pratique en cause ;

Considérant qu'il est établi que les entreprises Trans-Jura cars, Courriers des Dombes, Philibert, Sécam, Cariane Touriscar Ain, Cariane Val de Saône, Gonnet Bustours, Tourisme Guderzo, Berthelet, Cognat TVRA et la RDTA ont participé aux réunions dont l'objet était l'étude en commun des lots proposés et la coordinations des offres ;

#### *Sur l'effet des concertations*

Considérant que les éléments de l'enquête permettent de constater qu'à l'issue de la procédure, seuls trois lots ont changé de délégataire et que dans les secteurs géographiques où des réunions ont été organisées, les transporteurs qui y ont participé ont obtenu une part très significative de lots, voire la totalité ; qu'ainsi 100 % des lots du secteur ont été attribués aux participants à la réunion du 17 janvier 1996 relative au secteur du Haut Bugey ainsi qu'aux participants de la réunion du 18 janvier 1996 concernant le secteur de Gex ; 42,5 % des lots ont été obtenu par les participants à la réunion du 23 janvier 1996 relative au secteur Val de Saône/Dombes ; 71 % par les transporteurs qui ont assisté à la réunion du 25 janvier 1996 relative au secteur Bresse/Revermont, et 96 % des lots ont été attribué aux transporteurs ayant participé à la réunion du 31 janvier 1996 qui concernait le secteur du bas Bugey/Plaine de l'Ain ; que les organisateurs

de ces réunions géographiques, soit les sociétés Trans-Jura Cars, Gonnet Bustours, Sécam, RDTA, Philibert ont, pour leur part, obtenu à l'issue de la procédure une part substantielle du marché représentant 67,13 % du montant global des délégations de service public de transport, et 64,04 % des lots ;

Considérant que la société TVRA qui n'exploitait aucun lot dans le secteur géographique concerné et dont la présence à une réunion (31 janvier 1996) est établie n'a, bien qu'ayant déposé des offres, obtenu aucune délégation ; que les éléments du dossier ne démontrent pas que les offres déposées puissent être qualifiées d'offres de couverture ; qu'en conséquence, il n'est pas établi que cette société, bien qu'ayant participé à l'une des réunions, aurait adhéré et participé à la pratique anticoncurrentielle reprochée ;

Considérant que plusieurs entreprises font valoir que la stabilité que l'on a pu constater dans l'attribution des lots, ainsi que le manque de pugnacité concurrentielle de certaines entreprises pour obtenir d'autres lots que ceux qu'elles exploitaient au moment de la mise en concurrence, s'explique par les caractéristiques des marchés en cause ; que les coûts générés par l'exploitation d'un lot de transport de personnes, notamment les investissements nécessaires en moyens matériels et humains, sont de nature à justifier que des PME locales ne déposent qu'un nombre limité d'offres ; que l'organisation logistique mise en place pour l'exploitation d'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 les marchés ; que le parallélisme de comportement des entreprises en cause résulte des caractéristiques spécifiques des marchés concernés et non d'une entente anticoncurrentielle entre les entreprises ; que la société Cariane expose que certaines attributions démontrent que le conseil général lui-même souhaitait conserver une stabilité des transporteurs et que, dès lors, celle-ci ne saurait être reprochée aux entreprises ;

Mais considérant que, si la réalité des caractéristiques des marchés exposées par les entreprises en cause peut apporter une explication au constat selon lequel peu d'entreprises ont formulé des offres pour des lots qu'elles n'exploitaient pas avant l'appel à concurrence et à la stabilité dans l'attribution des circuits, il n'en demeure pas moins qu'il résulte de l'ensemble des faits exposés, notamment des déclarations relevées ci-dessus, que les transporteurs ont, ensemble, convenu de ne pas se concurrencer et que l'assurance qu'ils pouvaient nourrir, à l'issue des réunions auxquelles ils ont participé, de retrouver les lots qu'ils exploitaient déjà ne les a pas incités à présenter des offres concurrentielles, d'une part, sur leur propre lot et, d'autre part, sur d'autres lots pour compenser la perte éventuelle de leurs lots ; que si certains éléments du dossier tendent à démontrer que le conseil général a, dans certains cas, désigné comme attributaire l'entreprise antérieurement titulaire de l'exploitation du lot, alors que son offre n'était pas la moins élevée, une telle circonstance, qui ne saurait établir la participation du conseil général à la pratique de concertation reprochée, est sans portée sur la qualification de la pratique ;

Considérant que plusieurs transporteurs mis en cause exposent que les rencontres auxquelles ils ont participé ont été sans effet sur le jeu de la concurrence ; qu'ils font valoir à cet égard, qu'il n'a pas été constaté d'augmentation substantielle des prix à l'issue de la procédure d'attribution des lots, et que certains des lots ont, d'ailleurs, été attribués à des prix inférieurs à ceux pratiqués avant la mise en concurrence ;

Mais considérant que les dispositions de la loi du 28 janvier 1993, dite loi Sapin, régissant les procédures de délégation de service public prévoient une phase de négociation des offres, entre le délégant et le délégataire sélectionné, que cette phase de négociation des offres fait suite à une première phase au cours de laquelle chaque candidat dépose son ou ses offres ; que dans la pratique, le prix initialement proposé est donc déterminant pour choisir le candidat avec lequel le délégant va négocier, comme en attestent, notamment, les décisions de la commission chargée d'examiner les offres formulées lorsqu'elle a désigné les entreprises avec lesquelles les négociations devaient être engagées au cas où l'offre n'était pas acceptée en l'état ; qu'en participant à une ou à plusieurs de ces réunions, dont l'objet était de préserver le *statu quo* et d'empêcher que la procédure de mise en concurrence lancée par le conseil général ne remette en cause la répartition des lots entre les entreprises alors titulaires des marchés, les entreprises pouvaient être assurées du comportement qui serait adopté par chacune d'elles lors du dépôt des offres ; que cette circonstance était déterminante pour leur propre politique ; que cette pratique a donc eu pour effet de supprimer l'indépendance des offres et de fausser le jeu de la concurrence ; que dès lors, elle est prohibée par les dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce et qu'il est indifférent qu'elle n'ait pas engendré une hausse substantielle des prix ou que certains lots aient été attribués à des montants inférieurs à ceux pratiqués avant la mise en concurrence ;

#### *Sur le cas particulier du lot n° 174*

Considérant, au surplus, qu'un document daté du 27 février 1996, remis à l'enquêteur par M. Barbault, dirigeant de l'entreprise Trans-Jura Car, mentionne le prix des sociétés RDTA et Trans-Jura Car pour le lot n° 174 ; qu'il est établi par les éléments du dossier que la Régie départementale des transports de l'Ain a déposé son offre le 1<sup>er</sup> mars 1996 et la société Trans-Jura Car le 4 mars 1996, soit à des dates qui sont postérieures à celle figurant sur le document ; qu'il résulte de ce qui précède que ces deux établissements ont échangé des informations sur leurs offres et coordonné leurs propositions et leurs prix avant de les remettre au conseil général ; que cette pratique constitue la manifestation de la mise en œuvre de la pratique d'échange d'informations et de partage de marché qualifiée ci-dessus ;

#### *Sur les suites à donner*

Considérant qu'un grief fondé sur leur participation à la pratique relevée, a été notifié à la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), la FNTV01 et à l'Union professionnelle des transporteurs de l'Ain (UPTRA) ; que le rapport a admis, d'une part, que la FNTV est une fédération de syndicats à laquelle adhèrent librement des organisations professionnelles qui demeurent indépendantes, d'autre part, qu'aucun élément du dossier ne permettait de considérer qu'elle serait intervenue directement dans les pratiques en cause et qu'il a, en conséquence, abandonné le grief notifié à cette fédération ;

Considérant, en effet, qu'aucun élément du dossier ne permet de considérer que la FNTV aurait pris part aux pratiques relevées ; qu'il convient, dès lors, de prononcer un non lieu à poursuivre la procédure à son encontre ;

Considérant que si un grief a été séparément notifié à la FNTV 01 et à l'UPTRA, il ressort des éléments du

dossier que ces deux organismes n'en forment en réalité qu'un seul ;

Considérant qu'il n'est pas contesté que l'UPTRA-FNTV01 a pris l'initiative d'organiser les rencontres entre transporteurs au cours de la procédure de délégation de service public de transports scolaires du conseil général de l'Ain ; qu'à cet égard, M. Fanjat, président de ce syndicat, a déclaré aux enquêteurs, le 20 mai 1997 "(...) *en tant que président du syndicat je reconnais avoir souhaité compte tenu des difficultés économiques une concurrence loyale et intelligente. J'ai demandé aux transporteurs de se parler*" ; que si les organisations professionnelles ont, notamment, pour mission d'assurer la défense des intérêts collectifs de leurs membres et de les assister dans l'exercice de leur profession, elles sortent du cadre de cette mission lorsqu'elles organisent la concertation entre eux en vue de répondre à un appel à candidature de façon à favoriser le *statu quo* et à faire échec au jeu de la concurrence ; que, dès lors, l'UPTRA-FNTV01 a mis en œuvre une pratique de concertation anticoncurrentielle prohibée par les dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce ;

Considérant qu'il n'est pas établi que la société autocars Bas a participé à l'une des réunions au cours desquelles les transporteurs se sont concertés ; qu'il n'est pas établi que la société TVRA qui n'exploitait pas de lots de transport scolaire dans le secteur concerné avant la mise en concurrence et dont les offres n'ont été retenues pour aucun lot à l'issue de la procédure en cause aurait participé à la pratique de concertation ; qu'en l'absence d'éléments démontrant la participation volontaire et certaine de ces entreprises aux pratiques concertées, il convient de dire qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la procédure à leur égard ;

Considérant qu'il résulte de l'ensemble de ce qui précède qu'il est établi que l'UPTRA-FNTV01 ainsi que les entreprises Trans-Jura Cars, Courriers des Dombes, Philibert, Sécam, Cariane Touriscar Ain, Cariane Val de Saône, Gonnet Bustours, Tourisme Guderzo, Berthelet, Cognat et la RDTA ont enfreint les dispositions de l'article 420-1 du code de commerce ;

### **3. Sur la diffusion d'une méthodologie de calcul du prix kilométrique marginal**

Considérant qu'il résulte des éléments relevés en partie I, C-3 de la présente décision que l'UPTRA-FNTV01 a diffusé auprès de ses adhérents une note datée du 20 juin 1996, qui indique, en détail, les modalités de calcul du "*coût kilométrique applicable aux modifications de services*" demandé par le cahier des charges de la consultation et qualifié de "*coût kilométrique marginal*" ;

Considérant que le fait pour une organisation professionnelle d'élaborer et de diffuser auprès de ses adhérents une méthodologie du coût de calcul d'une prestation ne constitue pas, en soi, une pratique anticoncurrentielle ; qu'une telle diffusion réalisée dans un but pédagogique, dans la mesure où le coût kilométrique marginal était une donnée nouvellement exigée des transporteurs pouvant générer des interrogations, entre dans le cadre des missions d'une organisation professionnelle, à condition qu'une telle diffusion ne comporte pas d'éléments de nature à dissuader les entrepreneurs de fixer leurs tarifs au regard des critères et des coûts qui leur sont propres ;

Considérant que si le document en cause, qui comporte un exemple chiffré indiquant des prix pour un

certain nombre de prestations identifiées, pouvait présenter le risque de dissuader les entrepreneurs d'apprécier leurs coûts en fonction de critères propres, il convient de relever, en premier lieu, que l'exemple chiffré qu'il comporte a été présenté par l'UPTRA, comme n'ayant qu'une valeur pédagogique, en second lieu, qu'il a été diffusé postérieurement au dépôt de l'ensemble des offres des candidats et, en dernier lieu, que les montants du coût du kilomètre marginal effectivement proposés par les différentes entreprises dans leurs offres diffèrent de l'exemple chiffré et varient en fonction des lots et des entreprises, ce qui démontre que les entreprises ont calculé ce poste de façon indépendante ; que, dans les circonstances de l'espèce, il n'est pas établi que la pratique en cause ait eu pour objet ou pour effet de fausser le jeu de la concurrence ; qu'il convient donc de décider qu'il n'y a pas lieu à poursuivre la procédure dirigée contre l'UPTRA, sur ce point ;

### **C. - SUR L'IMPUTABILITÉ DES PRATIQUES**

Considérant que, s'agissant de l'UPTRA et de la FNTV01, le rapport indique que la FNTV01 était dépourvue de personnalité morale et constituait une branche de l'UPTRA, adhérente à la FNTV et autorisée, en conséquence, à désigner sous l'appellation "*FNTV01*" sa structure compétente pour les transports de voyageurs ;

Considérant qu'il résulte de ces éléments que les pratiques relevées à l'encontre du syndicat doivent être imputées à l'UPTRA et non à la FNTV01, qui est dépourvue de personnalité morale ;

Considérant que plusieurs entreprises mises en cause dans le cadre de la présente procédure ont connu des évolutions de structure, depuis le moment où les pratiques relevées ont été mises en œuvre ;

Considérant qu'ainsi qu'il ressort d'une jurisprudence constante, et notamment de l'arrêt *Enichem Anic* du tribunal de première instance des Communautés européennes du 17 décembre 1991, lorsque l'existence d'une infraction est établie, il convient de déterminer la personne physique ou morale qui était responsable de l'exploitation de l'entreprise en cause au moment où l'infraction a été commise, afin qu'elle réponde de cette infraction ;

Considérant qu'en cas de fusion ultérieure de la société responsable de l'exploitation avec une autre société, cette fusion, qui peut résulter soit de la création d'une société nouvelle, soit de l'absorption de la société responsable par une autre société, entraîne la dissolution sans liquidation des sociétés qui disparaissent et la transmission universelle de leur patrimoine, actif et passif, aux sociétés bénéficiaires, dans l'état où il se trouve à la date de réalisation définitive de l'opération et que la société nouvelle ou la société absorbante répond, dès lors, des infractions commises antérieurement à cette date par la société partie à la fusion ; que lorsque, entre le moment où l'infraction a été commise et le moment où l'entreprise en cause doit en répondre, la personne responsable de l'exploitation de cette entreprise a cessé d'exister juridiquement, sans que cette disparition se soit accompagnée de la transmission universelle de ses droits et obligations à une autre personne, il convient de localiser, dans un premier temps, l'ensemble des éléments matériels et humains ayant concouru à la commission de l'infraction pour identifier, dans un second temps, la personne qui est devenue responsable de l'exploitation de cet ensemble, afin d'éviter qu'en raison de la disparition de la personne responsable de son exploitation au moment de l'infraction,

l'entreprise ne puisse pas répondre de la commission de celle-ci ;

Considérant que la société anonyme Gonnet Bustour était, au moment des faits, une filiale de la société Transdev, elle-même filiale de la Caisse des dépôts et consignations ; qu'au mois de décembre 2000, cette société a, dans le cadre d'une opération de privatisation, été rachetée par trois de ses salariés ; que si ses actionnaires ont changé, la société n'a, cependant, connu aucune modification de sa structure et qu'elle doit, en conséquence, répondre des pratiques anticoncurrentielles qu'elle a mises en œuvre ;

Considérant que la société voyages Cognat a été absorbée par la société cars Philibert en avril 2000 et radiée du registre du commerce le 14 novembre 2002 ; que les cars Philibert ont repris l'ensemble des éléments constitutifs de la société ; que, dans ces conditions, la société cars Philibert doit être regardée comme assurant la continuité économique et fonctionnelle de la société Voyages Cognat et, par voie de conséquence, répondre des pratiques anticoncurrentielles mises en œuvre par la société Voyages Cognat ;

Considérant qu'en 1999, la société les Courriers des Dombes a fait l'objet d'une fusion absorption par la société autocars Planche ; que dès lors, au regard des principes rappelés ci dessus, la société absorbante, autocars Planche doit répondre des infractions commises antérieurement à la date de la fusion par la société absorbée, Courriers des Dombes ;

### **Sur les sanctions**

Considérant que les infractions retenues ci-dessus ont été commises antérieurement à l'entrée en vigueur de la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques ; que, par suite et en vertu du principe de la non rétroactivité des lois à caractère punitif, les dispositions introduites par cette loi à l'article L. 464-2 du code de commerce, en ce qu'elles sont plus sévères que celles qui étaient en vigueur antérieurement, ne leur sont pas applicables ;

Considérant qu'aux termes de l'article L. 464-2 du code de commerce dans sa rédaction applicable avant l'entrée en vigueur de la loi du 15 mai 2000 : *"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 de non exécution des injonctions. Les sanctions pécuniaires sont proportionnées à la gravité des faits reprochés, à l'importance du dommage causé à l'économie et à la situation de l'entreprise ou de l'organisme sanctionné et de façon motivée pour chaque sanction. Le montant maximum de la sanction est, pour une entreprise, de 5 % du montant du chiffre d'affaires hors taxe réalisé en France au cours du dernier exercice clos. Si le contrevenant n'est pas une entreprise, le maximum est de 1 524 490,17 €<sup>gross</sup>"* ;

Considérant que les ententes horizontales entre soumissionnaires concurrents à des marchés publics ayant pour objet et pour effet de fausser le jeu de la concurrence par les prix et d'aboutir à une répartition des marchés sont d'une particulière gravité ; que cette gravité est, en l'espèce, accrue par le fait qu'il s'agissait de la première application de la nouvelle procédure d'attribution des délégations de service public prévues par la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 ; que comme l'a observé la représentante de la RDTA en séance, le conseil général de l'Ain souhaitait un plein exercice de la concurrence puisque, nonobstant la possibilité

d'attribuer à nouveau sans mise en concurrence les lots exploités par la régie départementale, la collectivité locale a choisi de les remettre en concurrence ;

Considérant que plusieurs sociétés font valoir qu'elles ont perdu l'exploitation de certains lots et/ou n'ont pas obtenu l'ensemble des lots pour lesquels elles avaient déposé des offres ; que ces circonstances sont sans conséquence sur la gravité des faits reprochés, de même que le fait que certains lots de transport scolaire ont changé de titulaires à l'issue de la procédure ;

Considérant que, pour apprécier le dommage à l'économie résultant des ententes constatées, il y a lieu de tenir compte, en premier lieu, s'agissant de la desserte du collège de Leyment en 1994, de ce que l'intégralité des lots ont été concernés et, en second lieu, s'agissant de la procédure organisée en 1995-1996, de ce que 81,9 % du montant global des délégations de service public ont été attribués à des entreprises organisatrices ou participantes aux réunions entre transporteurs ; qu'ainsi, une part substantielle du marché a été affectée par les pratiques de concertation ; qu'au surplus, il convient de relever que, pour de nombreux lots, la concertation impliquait l'entreprise précédemment titulaire du lot, susceptible de par son implantation et sa bonne connaissance du service, de présenter une offre plus compétitive que celle présentée ;

*En ce qui concerne l'Union professionnelle des transports routiers (UPTRA)*

Considérant qu'il est établi que l'Union professionnelle des transports routiers de l'Ain-FNTV01 a eu l'initiative d'organiser des rencontres répétitives entre transporteurs tout au long de la procédure de passation des délégations de service public de transport scolaire, afin d'assurer la concertation des transporteurs candidats à l'attribution de lots de délégations de service public de transport scolaire ; que le montant global des lots dont l'attribution a été confiée à des organisateurs ou participants aux réunions de concertation s'est élevé à 5 330 770,37 € soit 81,9 % du montant global des lots attribués ;

Considérant que l'UPTRA-FNTV01 a perçu, en 2001, 75 963,06 € de cotisations, qu'en fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction de 3 800 €

*En ce qui concerne la société Trans-Jura Cars*

Considérant que la société Trans-Jura cars a organisé la réunion relative au secteur du Haut-Bugey qui s'est tenue le 17 janvier 1996 ; qu'elle a obtenu dans ce seul secteur des délégations de service public de transport scolaires pour un montant global de 122 827 €, que la société Trans-Jura cars a, par ailleurs, participé à la réunion par secteur qui s'est tenue le 31 janvier 1996 ;

Considérant que la société Trans-Jura cars a réalisé un chiffre d'affaire de 1 160 497 € au cours du dernier exercice clos ; qu'en fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction de 11 600 €

*En ce qui concerne la société Gonnet Bustours*

Considérant que la société Gonnet Bustours a organisé la réunion relative au secteur de Gex qui s'est tenue le 18 janvier 1996 ; qu'elle a obtenu 1 288 355 € de délégations de service public de transport scolaires dont 371 714 € dans le seul secteur de Gex et a participé aux réunions par secteur organisées entre transporteurs le 17 janvier 1996, et le 31 janvier 1996 ;

Considérant que la société Gonnet Bustours a réalisé un chiffre d'affaire de 6 380 366 € au cours du dernier exercice clos ; qu'en fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu d'infliger à la société Gonnet Bustours une sanction de 48 000 €

*En ce qui concerne la société Sécam*

Considérant que la société Sécam a organisé la réunion relative au secteur Val de Saône qui s'est tenue le 23 janvier 1996, qu'elle a obtenu un montant global de 123 404 € de délégations de service public de transport scolaires dont 58 651 € dans le seul secteur du Val de Saône ; que la société Sécam a par ailleurs participé à la réunion par secteur qui s'est tenue le 25 janvier 1996 ;

Considérant que la société Sécam a réalisé un chiffre d'affaire de 14 392 039 € au cours du dernier exercice clos ; qu'en fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu d'infliger à la société Sécam une sanction de 144 000 €

*En ce qui concerne la Régie départementale des transports de l'Ain*

Considérant que la régie départementale des transports de l'Ain a participé à une concertation entre transporteurs, préalable au dépôt des offres à l'occasion de la procédure d'attribution des lots de transport scolaires pour desservir le collège de Leyment, en 1994 ; qu'elle a, par ailleurs, dans le cadre de la procédure de passation des délégations de service publics de transport scolaire lancée par le conseil général de l'Ain, organisé la réunion relative au secteur Bresse-Revermont qui s'est tenue le 25 janvier 1996, qu'elle a obtenu un montant global de 1 096 132 € de délégations de service public de transport scolaires dont 382 782 € dans le seul secteur Bresse/Revermont ; que la RDTA a, de plus, participé aux réunions par secteurs qui se sont tenues les 17, 18 et 31 janvier 1996 ;

Considérant que la régie départementale des transports de l'Ain a réalisé un chiffre d'affaire de 8 076 620 € au cours du dernier exercice clos ; qu'en fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu d'infliger à la régie départementale des transports de l'Ain une sanction de 72 000 €

*En ce qui concerne la société les cars Philibert*

Considérant que la société les cars Philibert a participé à une concertation entre transporteurs, préalable au dépôt des offres à l'occasion de la procédure d'attribution des lots de transport scolaires pour desservir le

collège de Leyment, en 1994 ; qu'elle a, par ailleurs, dans le cadre de la procédure de passation des délégations de service public de transport scolaire lancée par le conseil général de l'Ain, organisé la réunion relative au secteur Bas Bugey/Plaine de l'Ain qui s'est tenue le 31 janvier 1996, qu'elle a obtenu un montant global de 1 642 729 € de délégations de service public de transport scolaire dont 510 017 € dans le seul secteur du Bas Bugey/Plaine de l'Ain ; que la société les cars Philibert a notamment participé aux réunions par secteurs qui se sont tenues les 23 et 25 janvier 1996 ;

Considérant que la société les cars Philibert doit, au surplus, répondre des pratiques relevées à l'encontre de la société Voyages Cognat qui a participé à la réunion de secteur qui s'est tenue le 17 janvier 1996 ;

Considérant que la société les cars Philibert a réalisé un chiffre d'affaire de 44 326 824 € au cours du dernier exercice clos ; qu'elle a indiqué, lors de la séance, qu'elle était confrontée à des difficultés financières ; qu'en fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction de 470 000 €

#### *En ce qui concerne la société Cariane Touriscar Ain*

Considérant que la société Cariane Touriscar Ain a participé à la réunion entre transporteurs qui s'est tenue le 18 janvier 1996 relative au secteur Gex, qu'elle a obtenu, à l'issue de la procédure, 20 % du montant global des lots du secteur ;

Considérant que la société Cariane Touriscar Ain a réalisé un chiffre d'affaire de 223 916 € au cours du dernier exercice clos ; qu'en fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction de 11 200 €

#### *En ce qui concerne la société Cariane Val de Saône*

Considérant que la société Cariane Val de Saône a participé à la réunion entre transporteurs qui s'est tenue le 25 janvier 1996 relative au secteur Bresse-Revermont, qu'elle a obtenu, à l'issue de la procédure, 11 % du montant global des lots du secteur ;

Considérant que la société Cariane Val de Saône a réalisé un chiffre d'affaire de 6 339 847 € au cours du dernier exercice clos ; qu'en fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction de 32 000 €

#### *En ce qui concerne la société autocars Planche substituée à la société courriers des Dombes*

Considérant que la société les courriers des Dombes a participé à la réunion entre transporteurs qui s'est tenue le 25 janvier 1996 pour le secteur Bresse/Revermont, qu'elle a obtenu, à l'issue de la procédure, 6 % du montant global des lots du secteur ; que ces pratiques sont imputables à la société Autocars Planche qui a absorbé la société Courriers des Dombes en 1999 ;

Considérant que la société autocars Planche a réalisé un chiffre d'affaire de 1 467 792 € au cours du dernier exercice clos ; qu'en fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction de 7 300 €

*En ce qui concerne la société tourisme Guderzo*

Considérant que la société tourisme Guderzo a participé à une concertation entre transporteurs, préalable au dépôt des offres à l'occasion de la procédure d'attribution des lots de transport scolaires pour desservir le collège de Leyment, en 1994 ; qu'elle a, par ailleurs, dans le cadre de la procédure de passation des délégations de service publics de transport scolaire lancée par le conseil général de l'Ain, participé à la réunion entre transporteurs relative au secteur Bas Buguey/Plaine de l'Ain qui s'est tenue le 31 janvier 1996 et qu'elle a obtenu, à l'issue de la procédure, 8 % du montant global des lots du secteur ;

Considérant que la société tourisme Guderzo, en dépit de plusieurs rappels, n'a pas adressé son chiffre d'affaires pour le dernier exercice clos ; qu'il résulte de la consultation du site internet société.com que cette société a réalisé un chiffre d'affaire de 1 560 966 € au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2000 ; qu'en fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction de 15 610 €

*En ce qui concerne la société cars Berthelet*

Considérant que la société cars Berthelet a participé à une concertation entre transporteurs, préalable au dépôt des offres à l'occasion de la procédure d'attribution des lots de transport scolaires pour desservir le collège de Leyment, en 1994 ; qu'elle a, par ailleurs, dans le cadre de la procédure de passation des délégations de service publics de transport scolaire lancée par le conseil général de l'Ain, participé à la réunion entre transporteurs du secteur Bas Buguey/Plaine de l'Ain qui s'est tenue le 31 janvier 1996, qu'elle a obtenu, à l'issue de la procédure, 7 % du montant global des lots du secteur ;

Considérant que la société anonyme cars Berthelet a réalisé un chiffre d'affaire de 6 851 456,73 € au cours du dernier exercice clos ; qu'en fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu de lui infliger une sanction de 68 500 €

## **DÉCIDE**

Article 1 : Il est établi que les sociétés cars Philibert, cars Berthelet, Tourisme Guderzo et la régie départementale des transports de l'Ain (RDTA) ont enfreint les dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce à l'occasion de la procédure d'attribution des lots de transport scolaire pour desservir le collège de Leyment, en 1994 ;

Article 2 : Il est établi qu'à l'initiative de l'Union professionnelle des transports routiers de l'Ain, la société courriers des Dombes à laquelle est substituée la société autocars Planche, les sociétés Cariane touriscar Ain, Cariane Val de Saône, cars Berthelet, cars Philibert, Gonnet Bustours, Sécam, tourisme

Guderzo, Trans-Jura cars, ainsi que la régie départementale des transports de l'Ain (RDTA), ont enfreint les dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce dans le cadre de la procédure de mise en concurrence organisée en 1995-1996 par le conseil général de l'Ain pour l'attribution des lots de transport scolaire ;

Article 3 : Il n'y a pas lieu de poursuivre la procédure concernant la FNTV, ainsi que concernant les sociétés autocars Bas et TVRA ;

Article 4 : Il est infligé une sanction pécuniaire de :

- 3 800 € à l'Union professionnelle des transports routiers de l'Ain ;
- 7 300 € à la société Autocars Planche venant aux droits et obligations de la société les courriers des Dombes ;
- 11 200 € à la société Cariane Touriscar Ain ;
- 32 000 € à la société Cariane Val de Saône ;
- 68 500 € à la société cars Berthelet ;
- 470 000 € à la SA cars Philibert pour elle-même et venant aux droits de la société Voyages Cognat ;
- 48 000 € à la société Gonnet Bustours ;
- 144 000 € à la Société Sécam ;
- 15 610 € à la société tourisme Guderzo ;
- 11 600 € à la société Trans-Jura cars ;
- 72 000 € à la régie départementale des transports de l'Ain (RDTA) ;

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

Le secrétaire de séance,  
Thierry Poncelet

Le vice-président, président la séance  
Philippe Nasse