



Décision n° 06-D-30 du 18 octobre 2006 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur des taxis à Marseille

Le Conseil de la concurrence (section I),

Vu la lettre enregistrée le 12 août 2004, sous le numéro 04/0060F, par laquelle le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a saisi le Conseil de la concurrence de pratiques mises en œuvre dans le secteur des taxis à Marseille ;

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 et le décret 2002-689 du 30 avril 2002 modifié, fixant les conditions d'application du livre IV du code de commerce ;

Vu les observations présentées par l'Intersyndicale des taxis marseillais, la section marseillaise du syndicat des taxis CFTC, le Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT), le Syndicat marseillais des artisans taxis (SMAT), le Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM), le Groupement des taxis TUPP Radio, Taxi Radio Marseille (TRM), l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP), l'Association Stella Formation et la société marseillaise des taximètres électroniques (SMTE) ainsi que par la commissaire du gouvernement ;

Vu les autres pièces du dossier ;

La rapporteure, le rapporteur général, la commissaire du gouvernement, les représentants de l'Intersyndicale des taxis marseillais, de la section marseillaise du syndicat des taxis CFTC, du Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT), du Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM), du Syndicat marseillais des artisans taxis (SMAT), du Groupement taxis TUPP Radio, de Taxi Radio Marseille (TRM), de l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP), de l'Association Stella Formation et de la société marseillaise des taximètres électroniques (SMTE), entendus lors de la séance du 12 septembre 2006, l'Association Marseillaise des Artisans Taxis (AMAT) et l'association Radio Taxi Plus Marseillais régulièrement convoqués ;

Adopte la décision suivante :

I. Constatations

A. LE MARCHÉ SECONDAIRE DES AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT À MARSEILLE

1. LE CADRE LÉGAL

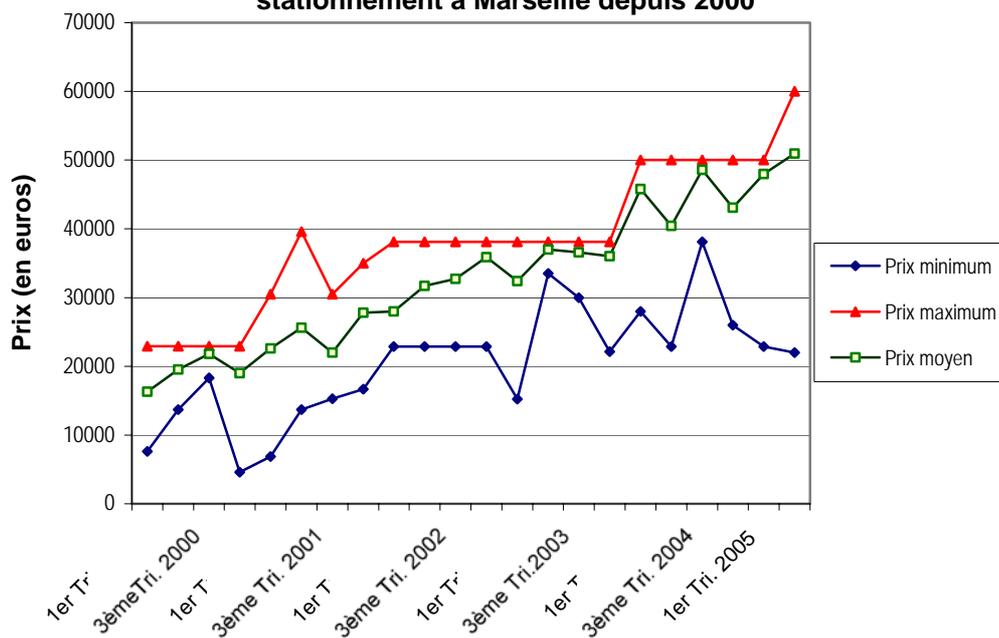
1. L'exploitation d'un taxi est soumise en France à deux conditions : d'une part, posséder une carte professionnelle qui reconnaît la capacité de conduire un taxi dans le département d'exercice et, d'autre part, être titulaire d'une « *autorisation de stationnement* » (ou licence) délivrée par le maire de la commune – par le préfet de police à Paris – ou par le préfet lorsqu'elle concerne un aéroport.
2. Pour satisfaire à la seconde obligation, l'entrepreneur peut solliciter la délivrance d'une autorisation de stationnement délivrée gratuitement par le maire de la commune d'exercice ou bien acquérir cette autorisation auprès d'un titulaire qui souhaite la vendre en faisant usage de la faculté qui lui est reconnue par la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 modifiée de « *présenter à titre onéreux un successeur* » à l'autorité administrative qui a délivré l'autorisation.
3. La première solution présente l'avantage de la gratuité mais elle comporte plusieurs inconvénients, au premier rang desquels l'existence d'une liste d'attente souvent très longue. En outre, la législation impose quinze années d'exploitation de l'autorisation avant de pouvoir la céder à titre onéreux.
4. La solution de l'achat sur un « *marché secondaire* » permet, en revanche, de disposer immédiatement de l'autorisation en profitant de l'offre de cession d'un taxi en exercice, de profiter de sa clientèle d'habités, éventuellement de reprendre ses contrats de transport, et de s'insérer plus facilement dans le milieu professionnel. Enfin, en cas d'achat sur le marché, l'acquéreur peut revendre sa licence après cinq années seulement d'exploitation.
5. Depuis 1995, les « *ventes* » d'autorisation de stationnement suivent les règles applicables aux cessions de fonds de commerce et donnent lieu obligatoirement à une inscription du montant de celles-ci sur un registre spécial et public tenu dans les mairies, en application du décret n° 95-935, du 17 août 1995.

2. LA SITUATION À MARSEILLE

6. A la fin du second trimestre 2005, Marseille comptait 1 117 autorisations de stationnement de taxi, mais, dans les faits, le nombre d'autorisations actives n'était que de 1 053 car 90 d'entre elles avaient été suspendues au 1^{er} avril 2005, 8 déposées, et 34 avaient été remises en circulation.
7. Le prix moyen des cessions des autorisations de stationnement ou licences indiqué par la profession sur le portail Internet « *Taxis de France* », site destiné aux usagers et aux professionnels, s'élève actuellement à 55 000 euros, ce qui est moitié moins cher que les prix constatés dans d'autres grandes villes, par exemple Paris (122 000 euros), Toulouse (122 000 euros) ou encore Lille (135 000 euros).

8. Dans les communes limitrophes de Marseille, le montant des transferts est également sensiblement plus élevé. Pour l'année 2002, la préfecture des Bouches-du-Rhône a ainsi enregistré, à Aix en Provence, 5 transferts d'un montant moyen de 120 000 € et à Marignane, commune où se trouve l'aéroport Marseille-Provence, 5 transferts d'un montant moyen de 120 000 €
9. L'évolution du quota des autorisations de stationnement à Marseille a été globalement décroissante depuis l'entrée en vigueur de la loi de 1995, puisque la cité phocéenne en comptait à l'époque 1 380, soit 23 % de plus qu'au premier semestre 2005 (1 117).
10. Cette baisse du nombre d'autorisations s'est accompagnée, à partir de 1998, année où se sont tenues dans la ville plusieurs rencontres du championnat du monde de football, d'une amélioration de la situation économique de Marseille en général et de l'activité des taxis en particulier. La mise en service du dernier tronçon de la ligne de TGV Paris-Lyon-Marseille, en 2001, a de fait entraîné le transfert annuel d'un million d'usagers de l'avion vers le train. Par ailleurs, l'activité des croisières maritimes s'est considérablement développée, faisant de Marseille, simple port d'escale à la fréquentation limitée, l'un des sites principaux d'embarquement en Méditerranée avec l'accueil de plus de 300 000 croisiéristes par an.
11. Enfin, le développement du transport des « *malades assis* » en taxis, en remplacement des véhicules sanitaires légers (VSL), favorisé par le dispositif prévu par l'article L. 322-5 du code de la sécurité sociale, modifié par la loi n° 96-1160 du 27 décembre 1996, qui pose le principe de la prise en charge des frais de transport des malades selon le mode de transport le moins onéreux compatible avec leur état, a également contribué à l'amélioration de la situation du secteur des taxis à Marseille. Les ambulanciers acquièrent, en effet, de manière régulière des licences de taxis afin de conserver le bénéfice des transports des « *malades assis* », ce qui réduit d'autant la disponibilité des taxis pour le transport des autres clients.
12. L'ensemble de ces facteurs influe positivement sur l'activité des taxis marseillais durant ces dernières années. Marseille présente donc des perspectives plus attractives que par le passé en termes de coût d'installation, relativement peu élevé, et de volume d'activité en progression pour les chauffeurs de taxis.
13. Ces facteurs sont favorables à l'augmentation de la valeur vénale du prix de cession des autorisations de stationnement sur le marché secondaire, augmentation que démontrent le graphique et le tableau ci-joints qui donnent le prix moyen, le prix plancher et le prix maximum des cessions de ces autorisations, par trimestre, depuis le début de l'année 2000. Le prix moyen de vente des licences à Marseille est en effet passé de 16 300 euros au premier trimestre 2000 à une moyenne de 37 000 euros au cours du deuxième trimestre 2003, soit une hausse de 127 %. Depuis, ce prix moyen n'a cessé d'augmenter pour atteindre, en juin 2005, la somme de 51 000 euros. Ainsi, en l'espace de quatre ans, le prix moyen des licences de taxis a doublé, passant de 25 600 euros au deuxième trimestre 2001 à 51 000 euros au deuxième trimestre 2005.
14. On observe, en outre, une réduction de la dispersion des prix de cession puisque le prix moyen a eu tendance, dans le courant de l'année 2002, à se rapprocher du prix maximum, cette proximité étant confirmée à partir de 2003. Cette situation s'explique par le fait que seulement une faible part des transactions a été conclue à un prix inférieur au prix maximum à partir de 2003. Ce point est confirmé par le fait que le prix minimum constaté n'a pratiquement plus d'influence sur le niveau du prix moyen après 2003.
15. Ces évolutions sont retracées dans le graphique et le tableau de valeurs ci-après :

Evolution du prix de cession des autorisations de stationnement à Marseille depuis 2000



Période (trimestre)	Prix minimum	Prix maximum	Prix moyen
1er Tri. 2000	7600	22900	16300
2ème Tri. 2000	13700	22900	19500
3ème Tri. 2000	18300	22900	21800
4ème Tri. 2000	4600	22900	19000
1er Tri. 2001	6900	30500	22600
2ème Tri. 2001	13700	39600	25600
3ème Tri. 2001	15300	30500	22000
4ème Tri. 2001	16700	35000	27800
1er Tri. 2002	22860	38100	28000
2ème Tri. 2002	22860	38100	31700
3ème Tri. 2002	22860	38100	32700
4ème Tri. 2002	22860	38100	35900
1er Tri. 2003	15250	38100	32400
2ème Tri. 2003	33500	38100	37000
3ème Tri. 2003	30000	38112	36590
4ème Tri. 2003	22105	38112	36000
1er Tri. 2004	28000	50000	45769
2ème Tri. 2004	22867	50000	40450
3ème Tri. 2004	38112	50000	48561
4ème Tri. 2004	26000	50000	43092
1er Tri. 2005	22865	50000	47967
2ème Tri. 2005	22000	60000	50926

B. LES FAITS RELEVÉS

1. L'ENTENTE SUR LE PRIX DE CESSION DES AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT ENTRE LES SYNDICATS ET LES RADIO-TAXIS DE MARSEILLE EN JANVIER 2002

a) L'accord du 16 janvier 2002 formalisant l'entente

16. Le 16 janvier 2002, six syndicats marseillais de la profession de taxi - l'Association marseillaise des artisans taxis (AMAT), la section marseillaise du syndicat des taxis CFTC, le Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT), le Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM), l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP), le syndicat de l'Union des taxis marseillais (UMT), sous l'égide de l'Intersyndicale qui les réunit, ont signé un protocole d'accord ayant pour objet de créer une liste unique des autorisations de stationnement à vendre et d'en fixer le prix dans les termes suivants :

« PROTOCOLE D'ACCORD

Les organisations syndicales représentatives des taxis marseillais, ci-dessous signataires, ont conclu un accord afin de contribuer à assainir et normaliser la cession des autorisations de taxis marseillais.

Il a été convenu qu'une « liste unique de vente » sera créée pour tous les taxis qui en feront la demande auprès des organisations habilitées.

Cette liste prendra en compte la date précise d'inscription. Les ventes se feront impérativement par ordre chronologique sauf en cas de décès.

Aucune dérogation ne sera admise. Le taxi en tête de liste qui refuserait la vente sera rétrogradé en fin de liste.

Le prix de l'autorisation a été fixé à 38 100 euros. Ce montant sera révisé périodiquement en fonction des critères économiques et sociaux du département.

Les organisations syndicales habilitées seront chargées de l'examen des cas particuliers. Elles s'informeront au fur et à mesure de tout développement ou changement dans la liste.

Les organisations signataires membres de la commission communale des taxis ont désigné le SIAT, le STM et TUPP pour l'établissement et la tenue de cette liste ainsi que pour la constitution des dossiers de transfert pour les taxis qui le désirent.

Prétendant oeuvrer pour l'intérêt collectif, les organisations signataires s'engagent à écarter toute personne qui, par son attitude, contribuerait à remettre en cause la cohérence de cette démarche approuvée par une large majorité de la profession.

Afin de permettre la réussite de cette action, les organisations syndicales de taxis marseillais ont demandé et obtenu la participation active des réseaux radio existants (TRM, TUPP, Taxi Plus, Taxis du Midi, Radart).

Ce protocole a été établi à la demande d'une très forte majorité de taxis marseillais.

Les organisations signataires s'engagent à respecter les dispositions prises sous peine d'être exclues du protocole.

Fait à Marseille le 16 janvier 2002

(Signatures des présidents de TUPP, STM, CFTC, SIAT, UMT, AMAT) »

17. En application de cet accord, le titulaire d'une licence de taxi souhaitant la céder doit donc en informer l'un des trois « *organismes habilités* » pour établir et gérer la « *liste unique de ventes* » - les syndicats SIAT, STM ou TUPP- afin d'être inscrit sur cette liste ; les « *ventes* » se déroulent dans l'ordre chronologique d'inscription, sauf en cas de décès d'un titulaire, les héritiers ou le conjoint ayant alors priorité. Selon les signataires de ce document, il s'agit « *d'assainir et de normaliser la cession des autorisations de taxis marseillais* ». L'accord prétend, à ce titre, « *œuvrer pour l'intérêt collectif* » et être conclu « *à la demande d'une très forte majorité de taxis marseillais* ».
18. L'accord fixe à 38 100 euros le prix unique de cession des autorisations, prix dont il est prévu une révision « *périodique* » en fonction de « *critères économiques et sociaux du département* » qui ne sont pas davantage précisés.
19. Participent au dispositif mis en place cinq réseaux de radio-taxis nommément cités et décrits comme des partenaires actifs. L'accord déclare en effet qu'« *afin de permettre la réussite de cette action (à savoir la création d'une liste unique des licences à vendre à un prix déterminé) les organisations syndicales de taxis marseillais ont demandé et obtenu la participation active des réseaux radio existant (TRM, TUPP, TAXI PLUS, TAXIS DU MIDI, RADART)* ».

b) Les déclarations des parties sur l'existence et le fonctionnement de l'entente

20. Interrogées par les enquêteurs, les parties n'ont pas contesté l'existence de cette entente, comme en témoignent les extraits ci-après des procès-verbaux d'auditions conduites lors de l'enquête administrative et de l'instruction :

◆ Les déclarations des représentants syndicaux

21. M. X..., président de l'Intersyndicale et de l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP), a déclaré dans son procès verbal du 17 juillet 2003 : « *L'Intersyndicale est une organisation qui réunit les syndicats de taxis du département des Bouches du Rhône(...). Ces six organisations syndicales ont organisé, à partir de janvier 2002, un système de vente des numéros de taxis par liste d'attente. (...) L'accord du 16 janvier 2002 signé par les six organisations syndicales marseillaises a obtenu l'accord des réseaux de radio taxis, sous une forme que j'ignore. Je n'ai aucune responsabilité dans l'un ou l'autre réseau radio. Je vous ferai parvenir les statuts de l'intersyndicale, les comptes rendus depuis janvier 2002 ainsi que les liste d'attente depuis l'origine*».
22. M. Y..., ancien président de l'Association marseillaise des artisans taxis (AMAT) aujourd'hui dissoute, a de son côté déclaré à l'enquêteur le 18 juillet 2003 : « *Lors d'une réunion des syndicats en octobre 2001 (intersyndicale), il a été décidé de fixer un prix pour la vente des licences et de mettre en place une liste unique de vente. J'ai signé pour AMAT un protocole d'accord. Ce système n'interdit pas les ventes parallèles. Personnellement, j'ai profité de cette organisation : lors d'une réunion de la commission communale, j'ai fait savoir au représentant des TUPP que je désirais vendre ma licence de taxi puis prendre ma retraite. Cela se passait, il y a environ un an et demi. En avril 2003 M. X... m'a présenté un acheteur : nous avons conclu la cession de ma licence à 38 100 euros. La vente a été officialisée le 6 juin 2003. Mon acheteur, M. Z..., est un débutant qui a obtenu récemment la qualification de chauffeur de taxi : il est actuellement adhérent à la radio taxis TUPP (rouge et bleu).*»

23. M. A..., président du syndicat des taxis CFTC, lors de son audition du 29 juillet 2003, a déclaré : *« A la demande des adhérents et sympathisants, inquiets de l'effondrement des prix des cessions de licences après la loi de 1995, les syndicats se sont rencontrés en intersyndicale et ont recherché une solution. Dans un premier temps, le rachat des licences destinées à être annulées a été envisagé mais n'a pas été concrétisé. Finalement début 2002, un accord a abouti sur une liste d'attente sur un critère d'ancienneté avec deux exceptions: maladie grave et décès. J'ai signé cet accord. (...) Un tour de rôle syndical a été décidé pour monter les dossiers de vente. Les candidats ont toutefois le libre choix de leur syndicat. Une somme de 38 € est perçue de chaque cessionnaire (acheteur et vendeur) au titre de frais administratifs.»*
24. Dans son procès-verbal du 8 juillet 2003, M. B..., secrétaire général du Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT), a déclaré : *« A la demande de nombreux artisans taxis, les organisations syndicales des taxis ont décidé, début 2002, d'organiser la vente des licences de taxis sur la commune de Marseille. Une liste d'attente a été mise en place selon un critère d'ancienneté de la demande (un délai de deux ans est nécessaire) mais avec des possibilités de classement prioritaire pour des cas sociaux (invalidité et décès) Les licences déposées en mairie ont été intégrées à la liste.(...) L'acheteur est mis en relation avec le vendeur : le prix de cession est indiqué aux parties. Il est actuellement de 38 110 € (250 000 F). Un compromis de vente est ensuite signé par l'acheteur et le vendeur avec dépôt d'un chèque de caution ; les formulaires pour le passage en commission de vente des taxis leur sont remis.»* Un peu plus loin, M. B... a précisé les conditions de gestion de la liste unique mise en place par l'accord du 16 janvier 2002 : *« Chaque syndicat, à tour de rôle, prend en charge la démarche de vente. Lorsqu'un acheteur se renseigne auprès de l'un des syndicats il est orienté vers le syndicat chargé de la vente en tête de liste.(...) Tous les syndicats perçoivent 38,11 € de chacune des parties pour frais administratifs, c'est une tarification qui a été mise en place par l'Intersyndicale des taxis marseillais. ».*
25. M. C..., président du Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM), a déclaré dans son procès-verbal du 8 juillet 2003 : *« Il existe une liste des artisans qui désirent vendre leur licence d'exploitation, des numéros sont aussi vendus hors liste. La liste est alimentée par les artisans qui désirent vendre (...). L'actualisation de la liste se fait par les informations recueillies auprès des vendeurs et surtout lors des commissions communales (au minimum trois par année). La liste a permis d'obtenir un prix plus correct lors des transactions entre les artisans désirant s'arrêter et les candidats à l'achat. Avant, tout le monde vendait par le système du bouche à oreille, et il y avait une surenchère à la baisse. Il y a quand même des dérapages par des gens qui vendent hors liste. La liste tient bien pour l'instant. Il y a de bonnes relations avec les autres syndicats et cela a permis la constitution de la liste des vendeurs de licence d'exploitation. Dans les années 1995/1998, les numéros se vendaient très bas, jusqu'à 60 000 F. C'est la coupe du monde qui a permis une reprise de l'activité sur Marseille. Le contexte économique plus favorable et le principe de la liste actualisée des vendeurs ont permis de relever le prix des transactions pour un prix moyen d'environ 200 000 F ».*

26. Le secrétaire général du même STM, M. D..., a pour sa part déclaré, le 19 août 2003 : « *J'ai signé au nom du STM le protocole d'accord de janvier 2002, comme toutes les autres organisations syndicales représentées à la Commission communale des taxis de la Ville de Marseille. Ce protocole a été établi à la demande d'une large majorité des taxis marseillais, inquiets de la dépréciation de la valeur de leurs licences.(...) La première liste a été établie en avril 2002 (après la commission des taxis du mois de mars)*».
27. Interrogé une seconde fois le 2 septembre 2003, M. D... a remis à l'enquêteur une note manuscrite analysant les ventes de licences de taxi depuis la mise en place du dispositif précité et a indiqué : « *Cette note a été établie à votre intention pour faire ressortir le caractère d'intérêt général de l'organisation des ventes. La liste des ventes de licences n'a effectivement commencé à fonctionner qu'en octobre 2002 : les ventes ont été conclues à la CCT [commission communale des taxis] du 10/12/02*».
28. En outre, l'enquête a permis de recueillir onze compte-rendus du conseil syndical du STM couvrant la période de décembre 2001 à juin 2003. Parmi ceux-ci, les compte-rendus des réunions des 25 avril, 2 mai et 30 mai 2002 font état d'une revendication de la radio TRM (Taxi Radio Marseille), radio proche du STM, visant à faire partie des tours de rôle gérant la liste mise en place par les syndicats. Le compte-rendu du 30 mai 2002 signale quant à lui que la liste « *sera actualisée chaque fois que cela sera nécessaire* ». Le compte-rendu du 3 avril 2003 révèle une certaine inquiétude vis-à-vis du nombre de transferts « *hors liste* » lors de la dernière commission communale ; il est également fait état d'un « *changement de position* » de la radio TRM qui conduit à changer le discours vis-à-vis des acheteurs potentiels. Le compte-rendu du 13 juin 2003 se prononce pour la stabilisation à 38 000 € du prix des licences afin de ne pas favoriser l'achat hors liste et le renforcement des autres réseaux.
29. De son côté, Mme E..., présidente de l'ancienne Union des Taxis Marseillais (UMT), aujourd'hui dissoute, a déclaré dans son procès-verbal du 21 juillet 2003 : « *Pour ce qui concerne la vente des licences de taxi, l'intervention des syndicats et de M. F... (compteurs marseillais) dans le montage des dossiers (y compris la partie financière) est très ancienne. (...). Le protocole d'accord signé par les syndicats représentés en Commission Communale des Taxis le 16 janvier 2002 est, en fait, un degré supplémentaire d'organisation. Nous avons voulu arrêter le bradage des licences après la loi de 1995 (les licences F n'étaient pas cessibles ni transmissibles avant cette loi)*».
30. Le Syndicat marseillais des artisans taxis (SMAT) n'a pas formellement signé l'accord du 16 janvier 2002, mais plusieurs déclarations établissent sa participation à l'entente. Dans son procès-verbal précité du 19 août 2003, M. D..., secrétaire général du STM, a déclaré avoir signé l'accord « *comme toutes les autres organisations syndicales représentées à la Commission communale des taxis de la Ville de Marseille* ». Or, le syndicat SMAT faisait alors bien partie de la commission communale. Par ailleurs, M. X... président de l'Intersyndicale, dans ses déclarations précitées du 17 juillet 2003, a confirmé l'adhésion au dispositif de tous les syndicats de taxis marseillais réunis au sein de l'Intersyndicale, dont le SMAT ; les autres déclarations font toutes état de la liste des syndicats sans jamais exclure le SMAT. Enfin, le syndicat intéressé, dans ses observations transmises au Conseil, n'a lui-même pas contesté sa participation au dispositif.

◆ Les déclarations des représentants de réseaux de radio-taxis

31. Lors de sa première audition le 21 octobre 2002, M. G..., président de l'association Taxi Plus, couramment appelée « *les violets* », a déclaré, à propos de l'accord précité du 16 janvier 2002 : « *En juin 2002, j'ai signé cet accord mais je vous assure que si cette liste existait depuis longtemps, je n'en étais pas au courant* ». Interrogé une seconde fois le 30 juillet 2003, M. G... a ajouté : « *Je précise que je n'ai été officiellement informé de l'existence d'une liste d'attente pour la vente des licences de taxis à Marseille que lors de la visite de M. D... en juin 2002 (...). Je vous ferais parvenir le document que j'ai signé à cette occasion* ».
32. M. H..., président de l'association Taxi Radio Marseille, couramment appelée « *les verts* » a déclaré, dans son procès-verbal du 22 juillet : « *Avant la liste d'attente commune, lorsqu'un "vert" désirait vendre sa licence, il nous présentait son acheteur qui faisait une demande écrite présentée au conseil d'administration. Sauf cas particulier, sa demande était validée par le conseil d'administration : il s'agissait d'un changement d'artisan. J'ai été informé de la mise en place d'une liste unique de vente des licences de taxis destinée à revaloriser le montant des cessions : en tant qu'artisan taxi, j'approuve cet objectif. Pour TRM, l'effet a été de sélectionner les candidats pour équilibrer les décades (répartition des taxis selon leur période de repos) et de la conjoncture. (...). Vous me montrez une lettre que j'ai écrite aux membres du Conseil d'administration du syndicat STM , réponse au courrier du secrétaire général (22-04-02) : il s'agit de mon analyse de l'organisation de la liste unique de vente des taxis, fin avril 2002, que je considérais comme insatisfaisante au niveau de l'équité* ».
33. Or, dans la lettre à laquelle la déclaration susvisée fait référence, adressée aux membres du conseil d'administration du syndicat STM, M. H... écrit : « *Tout d'abord, je tiens à préciser que je ne suis absolument pas contre la liste commune, et que je n'ai nullement l'intention de la faire capoter. Pour cela il faut toutefois que cette dite liste soit faite en toute impartialité et **qu'il n'y a surtout aucun copinage** [en gras dans le texte]. (...) Il ne faut surtout pas oublier que si aujourd'hui, il y a cette fameuse liste, et que les licences atteignent ce montant, **les Verts comme l'on me dit, y sont pour quelque chose et plus, que sans eux nous n'en serions pas là aujourd'hui** [en gras dans le texte], vu les sacrifices et la coopération de l'équipe dirigeante des Verts et de son président (que nous ne regrettons absolument pas) envers le syndicat STM. ».* Enfin, dans son audition du 10 janvier 2006, M. H... a ajouté : « *Je trouve normal que les syndicats gèrent la liste unique des licences à vendre* ».
34. Le président de l'association Taxis du Midi, M. I..., a déclaré pour sa part le 17 juillet 2003 : « *Je suis membre de l'Intersyndicale des taxis marseillais : j'ai eu connaissance début 2002 de la constitution d'une liste d'attente pour la vente des licences de taxis dans le but de relever les prix de cession (très bas à Marseille avant 2002). Je n'ai jamais vu cette liste* ».
35. De son côté, M. J..., président de l'association Radio taxis TUPP a déclaré, le 29 juillet 2003, : « *Nous adhérons complètement au principe de la liste d'attente des licences de taxi à vendre, ce qui a pour but à moyen terme, que la valeur de notre licence soit au même niveau que ce qui se pratique en France. Suite aux renseignements pris auprès de l'intersyndicale, il se négocie 40 % des ventes de licences de taxi hors liste d'attente. Lorsqu'un adhérent souhaite quitter le métier la plupart du temps, il m'informe de cette décision et selon le délai qu'il s'est fixé, je lui conseille de se rapprocher des syndicats afin qu'il puisse s'inscrire sur la liste d'attente.* »

c) Les menaces de rétorsions en cas de non-respect de la liste unique

36. Les organisations signataires de l'accord du 16 janvier 2002 déclarent sur ce document s'engager « à écarter toute personne qui, par son attitude, contribuerait à remettre en cause la cohésion de cette démarche approuvée par une large majorité de la profession ». Plusieurs éléments de l'enquête montrent que les participants à l'accord - syndicats et radio-taxis - s'engageaient par cette clause à « écarter » un nouvel acquéreur de licence qui aurait acheté celle-ci en dehors de la liste de l'Intersyndicale, en lui refusant l'adhésion à un réseau de radio-taxis, voire à un syndicat.
37. Le rôle des réseaux de radio-taxis est confirmé par les déclarations de M. G..., président de Taxi Plus qui précisait, dans son procès-verbal précité du 21 octobre 2002, avoir été contacté en juin 2002 par l'Intersyndicale pour signer « l'acceptation de ne prendre dans (son) réseau que les numéros dont les transferts résultaient de la liste tenue par l'Intersyndicale ».
38. De son côté, Mme E..., présidente de l'ancienne UMT, confirmait ce rôle dans son procès-verbal précité du 21 juillet 2003 dans les termes suivants : « La participation des radios prévue dans l'accord du 16 janvier 2002 signifie obligation de neutralité vis-à-vis des acheteurs et des vendeurs et, en particulier, engagement de ne pas reprendre systématiquement en réseau radio les acheteurs de leurs anciens adhérents ».
39. Ainsi, le rôle des radio-taxis ne se limite pas à informer les candidats à l'achat d'une licence de l'existence de la liste unique, comme tendraient à le faire croire les déclarations de M. A..., président du syndicat des taxis CFTC, lors de son audition précitée du 29 juillet 2003, selon lesquelles l'accord du 16 janvier 2002 prévoit « la participation des radio-taxis, c'est à dire leur adhésion au principe et donc l'orientation des demandes de vente et d'achat vers les syndicats ». En réalité, le rôle des radio-taxis va au-delà puisqu'ils s'engagent à ne pas reprendre dans leur réseau les taxis anciens adhérents dont les licences auraient été cédées en dehors de la liste unique mise en place par les syndicats.
40. Plusieurs témoignages d'artisans taxis ayant acquis leur licence en dehors de la liste unique font état de menaces à leur encontre.
41. Ainsi, M. K..., artisan taxi, a déclaré dans son procès verbal du 30 octobre 2002 : « (...) je tiens à vous préciser que le transfert de mon autorisation de stationnement a eu lieu directement auprès de M. L... et que je ne suis pas passé par la liste des numéros proposés à la vente par l'intersyndicale des taxis de Marseille. J'ai effectué mon transfert vers la fin du mois de septembre 2002 et j'ai payé mon autorisation la somme de 195 000 francs. Trois ou quatre jours avant la réunion de la commission communale des taxis chargée d'examiner mon transfert, qui s'est tenue le 10 septembre 2002 à la Mairie, j'ai reçu un appel téléphonique d'une personne se présentant comme quelqu'un de l'Intersyndicale, me précisant qu'il était au courant que mon transfert avait lieu directement sans passer par l'Intersyndicale, qu'il pouvait faire annuler ce transfert et que j'aurais des difficultés pour accéder à un réseau radio. Je lui ai répondu que je ne voyais pas comment il pourrait faire annuler ce transfert, puisqu'il était fait en respectant les termes de la réglementation municipale. »
42. Dans son procès-verbal du 4 décembre 2002, M. M... a déclaré : « Je suis artisan taxi depuis le 24 juillet 2002 et j'ai acheté mon autorisation de stationnement pour une valeur de 200 000 francs à M. N... qui me l'a vendue directement sans passer par la liste d'attente détenue par les syndicats. J'ai acheté mon numéro début juillet 2002. Lorsque j'ai été propriétaire de mon numéro, j'ai contacté la radio TUPP 04 91 80 85 85 pour adhérer à leur réseau, car mon vendeur, M. N..., était adhérent à ce même réseau radio et je pensais

pouvoir y adhérer sans difficulté. Vers le début du mois de juillet 2002, j'ai contacté le réseau radio TUPP, j'ai demandé un responsable de cette radio, un homme m'a alors répondu pour me dire que mon adhésion à cette radio n'était pas possible car le transfert de mon autorisation s'était fait en dehors de la liste des syndicats. (...) Lorsque j'ai acheté mon numéro 200 000 francs à M. N..., la liste tenue par les syndicats proposait le numéro à 250 000 francs ».

43. Un autre témoignage est apporté par les déclarations de M. O..., artisan taxi, qui déclare, le 4 décembre 2002 : *«En juin 2002, j'ai acheté le numéro 1003 à M. P..., directement sans passer par la liste détenue par les syndicats marseillais. J'ai acheté mon numéro 200 000 francs. Mon vendeur, M. P..., était adhérent à la radio TUPP. Lorsque j'ai voulu mettre mon taxi 1003 à la radio TUPP, j'ai téléphoné et un responsable de cette organisation radio m'a demandé quel était mon numéro et lorsque j'ai répondu 1003, on m'a dit ce n'est pas possible car M. P... le savait très bien, on l'avait averti. »*
44. Inversement, les témoignages d'autres artisans taxi démontrent que les candidats à l'achat d'une licence savaient que leur adhésion à un réseau de radio serait favorisée par l'achat d'une licence sur la « *liste unique* » tenue par les syndicats.
45. M. Q..., artisan taxi, dans son procès verbal du 24 septembre 2003, a ainsi déclaré : *«Début 2003 (...) M. D...[président du STM] m'a fait rencontrer au STM le vendeur en tête de liste M.R... (adhérent des verts). J'ai discuté avec ce monsieur sur le prix et les conditions de la vente : il est resté ferme sur le prix de 38 100 euros mais a accepté de me céder le compteur et le lumineux. M. D... s'est occupé des formalités. J'ai payé, ainsi que le vendeur, M. R.... 38 euros de frais de dossier au STM. J'ai signé un compromis d'achat et ai déposé entre les mains de M. D... un chèque de caution de 10 % du montant de la vente. J'ai accepté de passer par ce système afin de pouvoir adhérer à un réseau radio car il m'a toujours été présenté que les deux conditions étaient liées. J'ai su que des licences se vendaient "hors liste" à des prix proches, je ne m'y suis pas intéressé car je désirais travailler en radio. Après l'achat de ma licence, j'ai présenté ma candidature à la radio des "Verts", qui a été acceptée. »*
46. Dans son procès-verbal du 6 octobre 2003, un autre artisan taxi, M. S... témoigne dans ces termes : *« Désirant travailler en radio, je me suis renseigné auprès des "Rouges et Bleus" (radio TUPP) qui m'ont mis en relation avec M. X [président de l'Intersyndicale et de l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP)] pour l'acquisition d'une licence. Ce dernier m'a présenté un vendeur, M. T.... Je savais par Stella et M. X... que la licence se vendait 38 000 euros, je n'ai donc pas insisté auprès du vendeur pour négocier le prix. J'ai déposé deux demandes d'adhésion, aux radio-taxis TUPP ("Rouge et Bleu") et TRM ("vert") qui ont toutes deux été acceptées. J'ai adhéré aux rouge et bleu. Je savais, dès mon stage, qu'il existe à Marseille des licences "hors liste" à vendre mais je ne m'y suis pas intéressé car j'ai préféré jouer le jeu de la liste d'attente pour faciliter mon adhésion à une radio et en pensant aussi à la revente de la licence».*

2. LA PARTICIPATION À L'ENTENTE DES ÉCOLES DE FORMATION ET DE LA SOCIÉTÉ INSTALLATRICE DE TAXIMÈTRES DE LA VILLE

47. Plusieurs témoignages et documents recueillis lors de l'enquête font état du rôle, d'une part, de deux écoles de formation marseillaises en vue de la préparation au certificat de capacité professionnelle des conducteurs de taxi - l'association Stella Formation et le centre du syndicat des Taximètres marseillais et de Provence (STM) - et, d'autre part, de la Société Marseillaise des Taximètres Électroniques (SMTE) dans la mise en œuvre de

l'entente précitée. Il s'agissait d'informer les candidats à l'acquisition d'une autorisation de stationnement de l'existence de la liste unique gérée par les syndicats et des avantages à en retirer en termes d'adhésion à un réseau de radio-taxis, avant de les orienter éventuellement vers les gestionnaires de la liste.

48. M. Q..., artisan-taxi, dans son procès-verbal précité du 24 septembre 2003 a ainsi déclaré : *« J'ai obtenu ma qualification de conducteur de taxi le 21-12-2001 (2^{ème} session 2001) après avoir suivi une formation au STM. Au cours du stage M. B..., l'un des formateurs, m'a fait savoir qu'il existait une organisation pour la vente des licences de taxis à Marseille sous la forme d'une liste unique ».*
49. Dans son procès-verbal précité du 4 décembre 2002, M. M..., artisan-taxi, a déclaré : *« Pendant ma formation effectuée auprès de Stella Formation, nous avons visité les locaux du TUPP et à cette occasion, on nous a dit que des numéros étaient à la vente et qu'ils valaient 250 000 F.»*
50. Mlle U..., dans son procès-verbal du 29 novembre 2005, a pour sa part déclaré : *« J'ai suivi un stage de formation de chauffeur de taxi au centre du Syndicat des Taxis Marseillais en février-mars 2004. J'ai appris qu'il existait une liste des licences de taxis marseillais à vendre au prix de 50 000 euros, gérée par les syndicats STM et TUPP. »*
51. Les éléments recueillis lors de l'enquête font, par ailleurs, ressortir le rôle actif et personnel joué par M. F..., co-gérant de la Société Marseillaise des Taximètres Electroniques (SMTE). L'intéressé lui-même a déclaré, dans son procès-verbal du 28 juillet 2003 : *« Début 2002, les syndicats de l'intersyndicale ont décidé de mettre en place une liste d'attente. Il a été question que je fasse partie des tours de rôle pour les ventes de licences, à la demande de M. X... [président de l'Intersyndicale et de l'Union syndicale des petits propriétaires TUPP], pour renforcer son quota (je devais lui renvoyer les candidats). Je me suis finalement retiré de cette organisation mi-2002 (de mémoire) à la demande de M.D... [président du STM] qui a contesté la pratique amicale (gratuite) de mon rôle. Depuis je renvoie les éventuelles demandes sur M. X... J'informe les acheteurs, s'ils me le demandent, du cours du jour, 250 000 francs(...)».*
52. Mme E..., présidente de l'ancienne UMT, a confirmé le rôle joué par M. F... dans ses déclarations précitées du 21 juillet 2003 : *« Pour ce qui concerne la vente des licences de taxi, l'intervention des syndicats et de M. F... (compteurs marseillais) dans le montage des dossiers (y compris la partie financière) est très ancienne. Moi-même, j'ai acheté ma licence en 1989 par l'intermédiaire de M. F... : c'est mon vendeur qui m'a aiguillé vers lui. J'ai versé une somme à M. F... au titre du service rendu ».*
53. Le rôle personnel de M. F... est reconnu également dans le courrier précité de M. H..., président du réseau Taxi Radio Marseille (TRM) adressé aux membres du syndical STM, qui fait état de dissensions à propos de la gestion de la liste. Dans ce courrier, M. H... critique certaines « anomalies » dans l'ordre des inscrits et revendique la participation de son réseau à la tenue et à la gestion de la liste : *« vous comprendrez que je ne puisse pas accepter qu'aujourd'hui nous soyons mis à l'écart. Car lorsque je vois 3 syndicats dirigés par les mêmes personnes et M. F... qui ne représente aucun syndicat, juste la vente et la pose de compteurs, pourquoi pas nous ? »*

3. LA DISSIDENCE DE TAXI PLUS

54. Le 17 octobre 2002, la direction régionale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes de Marseille recevait par télécopie, sans doute à la suite d'une méprise de l'envoyeur, un communiqué émanant de l'Intersyndicale dont le texte suit :

« Communiqué aux artisans taxis marseillais

Nous avons souhaité au cours d'une réunion de l'Intersyndicale des taxis marseillais créer une liste d'attente.

Cette liste a pour but d'aider la vente des licences de taxis des plus anciens artisans qui ont déposé leur numéro aux voitures publiques depuis de nombreuses années, et de faire passer en priorité ceux qui sont décédés (à condition de fournir tous les documents demandés par l'administration.)

Cette mesure favorise la revalorisation du prix de la licence afin de l'harmoniser avec le prix de toutes les communes environnantes.

Notre devoir est d'aider et de conseiller les nouveaux artisans.

Ceux qui veulent intégrer notre corporation doivent s'adresser à l'un des six syndicats de la Commission Communale des Taxis. Nous leur indiquons qu'il faut passer un examen préfectoral.

Il existe à Marseille trois centres de formation compétents qui leur enseigneront les droits et devoirs des futurs candidats.

Les représentants de l'Intersyndicale ainsi que les réseaux de taxis ont avalisé cet accord pour faire respecter cette liste d'attente. [en gras dans le texte].

Il est normal que la priorité soit donnée aux plus anciens qui prennent leur retraite ou à ceux qui décèdent.

*Malheureusement la seule ombre au tableau vient de Monsieur G... et de son réseau "Taxi Plus" qui, par son attitude de refus, contribue à désunir la profession qui, pour la première fois depuis longtemps, défend **son intérêt collectif.*** [en gras dans le texte].

Malgré tout, et à l'issue d'une réunion qui a eu lieu le 15 octobre dernier, toutes les organisations syndicales et radio ont réaffirmé leur volonté de poursuivre dans cette voie pour préserver l'avenir de notre profession.

Nous pensons avoir agi dans l'intérêt de notre profession. [en gras dans le texte].

L'Intersyndicale »

55. Ce document indique donc que le réseau Taxi Plus s'est désolidarisé de l'entente mise en place par les syndicats et radio-taxis de Marseille, entente à laquelle il avait initialement adhéré. L'un des onze compte-rendus précités du conseil syndical de STM, en date du 13 juin 2003, évoque cette dissidence en proposant de « *ne plus prendre dans la liste les Violets [Taxi Plus] qui ne jouent pas le jeu* »
56. Dans son procès-verbal précité du 21 octobre 2002 ; M. G..., président de Taxi Plus, prétend avoir rompu sa participation à l'entente en raison du fonctionnement arbitraire de la liste unique. Il déclarait : « *Pour l'acceptation des 1 090 et 1 091 [numéros des autorisations de stationnement], bien que ne résultant pas de transferts issus de cette liste,*

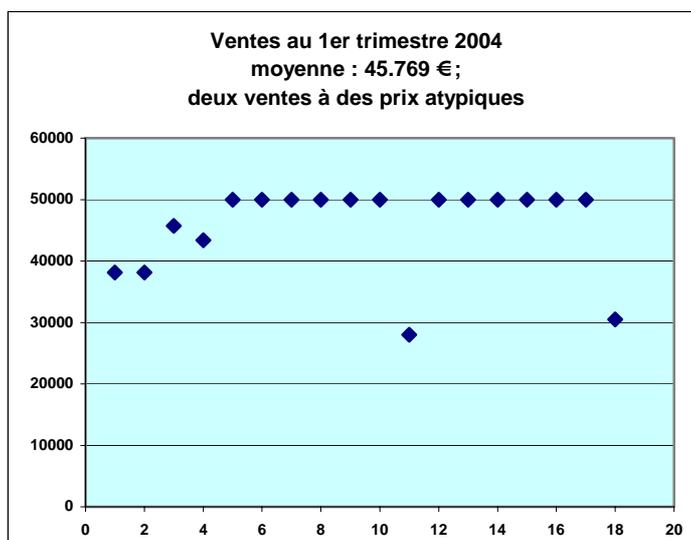
je les ai acceptés dans mon réseau car je me suis rendu compte que l'avancement sur cette liste était arbitraire ».

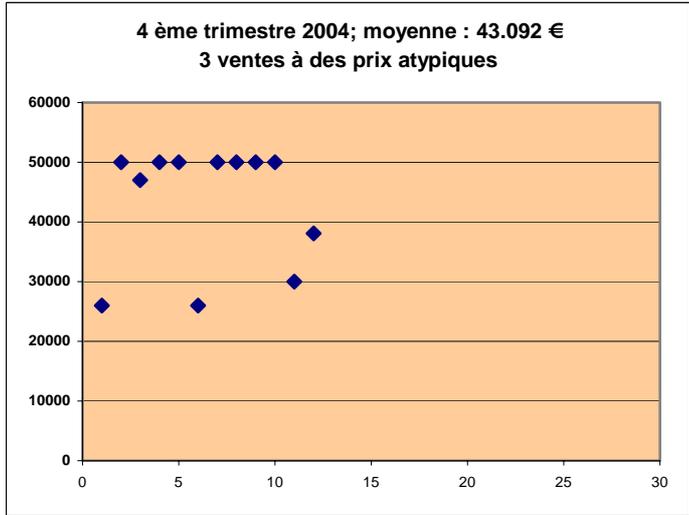
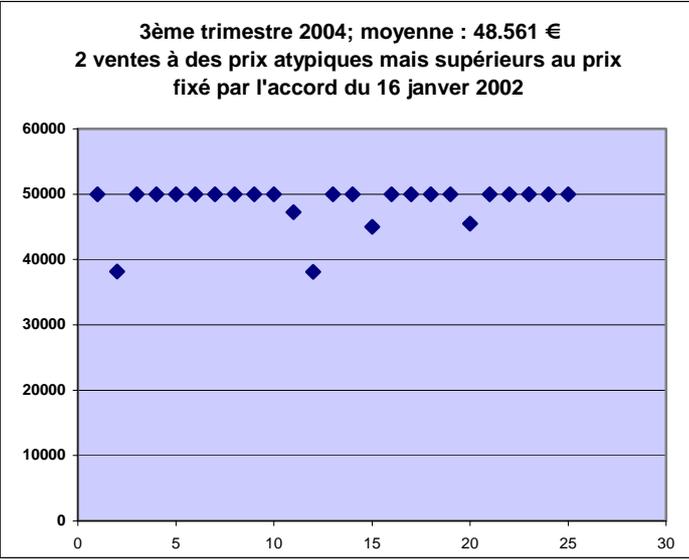
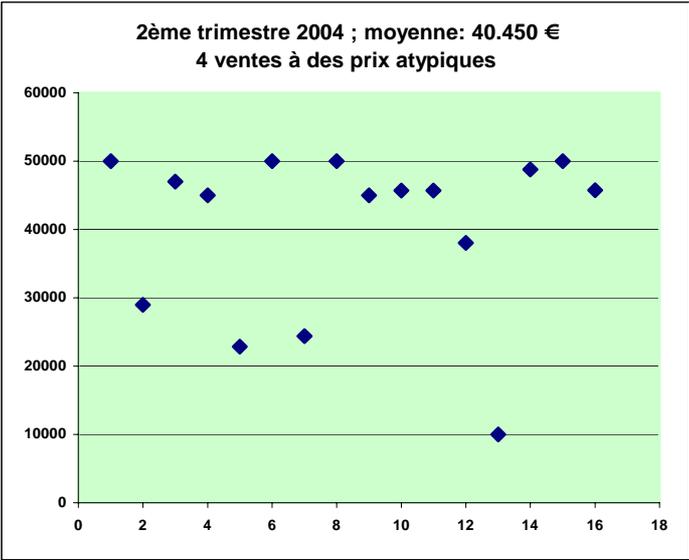
57. En réalité, l'instruction a permis de démontrer que le réseau Taxi Plus était, de 2002 à 2004, à la recherche de taxis supplémentaires afin d'être en mesure d'exécuter le marché public qu'il avait remporté durant cette période avec le Conseil général des Bouches-du-Rhône pour le transport par taxis d'élèves et d'étudiants handicapés dans les villes de Marseille, d'Allauch, de Bouc-Bel-Air, de Cabriès, de Pennes-Mirabeau, de Plan-de Cuques, de Septèmes les Vallons et de Simiane-Collongue. Ce marché représentait un montant annuel de 2,9 millions d'euros et nécessitait un grand nombre de véhicules. Or, faute de disposer d'un nombre suffisant de taxis, Taxi Plus s'est avéré dans l'incapacité de faire face à ses engagements comme l'a révélé la procédure ouverte durant l'année 2005 par la direction départementale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes des Bouches-du-Rhône à l'encontre de Taxi Plus pour tromperie de l'acheteur public : Taxi Plus avait eu recours, de manière répétée, au service de particuliers utilisant leurs véhicules personnels pour exécuter le marché de transport des personnes en question.
58. Dès lors, Taxi Plus est « sorti » de l'entente précitée et a accepté dans son réseau tous les candidats, y compris ceux ayant acquis leur licence en dehors de la liste unique comme le président de Taxi Plus, M. G..., l'a lui-même confirmé dans son procès-verbal précité du 30 juillet 2003 : « *par la suite, je me suis désolidarisé de l'accord : j'accepte tous les numéros achetés hors liste qui se présentent* ». Les artisans taxis dont les témoignages ont été précédemment cités, qui s'étaient vu refuser leur entrée dans les réseaux radio TUPP ou TRM en raison de l'achat de leur licence « hors liste », ont reçu bon accueil auprès de Taxi Plus, qui avait besoin de recruter davantage de chauffeurs.
59. C'est ainsi que M. M..., qui s'était heurté à un refus d'adhésion au réseau Taxi TUPP Radio en raison, selon ses déclarations précitées du 4 décembre 2002, de l'achat « hors liste » de sa licence, a pu aisément être accepté dans le réseau Taxi Plus à la suite de ce refus : « *Mon vendeur, M. N... m'a alors conseillé d'appeler la radio Taxi Plus au 04 91 03 60 03 et le président de cette organisation m'a alors accepté sans problème et depuis ce moment là, je travaille avec cette radio.* »
60. M. K..., dont le transfert avait été menacé d'annulation et à qui avaient été prédites « *des difficultés pour accéder à un réseau radio* » par « *une personne se présentant comme quelqu'un de l'Intersyndicale* », selon son procès-verbal précité du 30 octobre 2002, n'aurait eu ensuite, selon ces mêmes déclarations, aucune difficulté à adhérer à Taxi Plus.
61. Quant à M. O..., qui n'avait pu adhérer au réseau Taxi TUPP Radio en raison, selon ses déclarations précitées du 4 décembre 2002, de l'achat de sa licence directement auprès du vendeur « *sans passer par la liste détenue par les syndicats marseillais* » ; il s'est ensuite adressé à Taxi Plus et a pu adhérer à ce réseau.

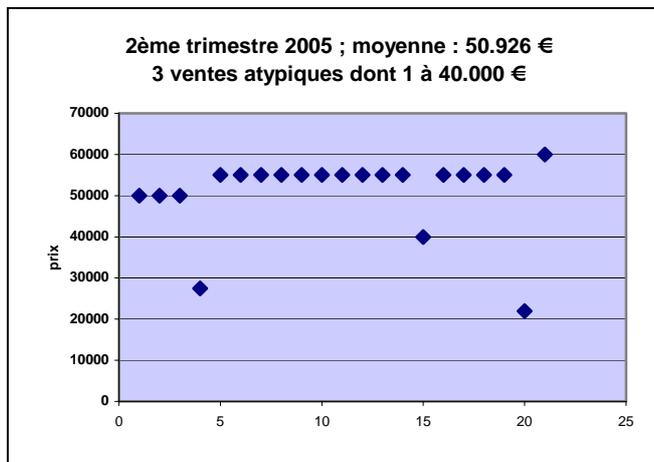
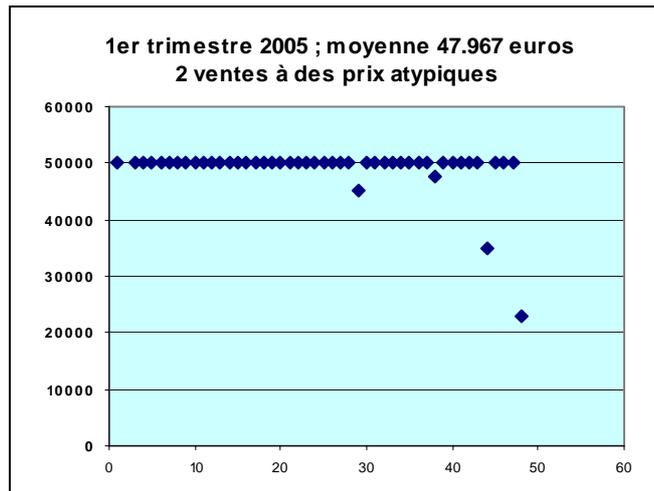
4. L'APPLICATION EFFECTIVE DE L'ENTENTE

62. Certains partenaires de l'entente ont avancé, lors de l'enquête, des estimations sur le taux de respect du dispositif de la liste unique mise en place par les syndicats, ce taux oscillant de 50 % selon les uns à 90% selon les autres.
63. Le secrétaire général du SIAT, M. B..., a ainsi déclaré dans son procès-verbal précité du 8 juillet 2003 : « *J'estime, sous toute réserve, que ce système [de la liste unique] représente de 50 à 60 % des transactions ; la dernière commission communale des taxis de Marseille a enregistré 22 transactions dont 12 issues de la liste d'attente.* »

64. M. C..., président du STM, a pour sa part déclaré, dans son procès-verbal précité du 8 juillet 2003 : « Lors de la dernière session de vente de licences il y a eu 50 % de ventes hors de la liste intersyndicale. Lors des ventes précédentes, il y avait 70 à 80 % de ventes figurant sur la liste. »
65. Le secrétaire général du même STM, M. D..., a de son côté déclaré, le 19 août 2003 : « A mon avis 90% des numéros qui se sont vendus depuis figuraient sur cette liste, mais pas nécessairement dans l'ordre de la liste».
66. A la demande de l'enquêteur, M. D... a remis une note manuscrite d'après laquelle sur les 22 transferts de licences que la commission communale des taxis (CCT) a approuvés le 10 décembre 2002, 19 ont eu lieu *via* la liste ; à la commission du 6 mars 2003, les transferts « *sur liste* » concernaient 16 licences sur les 19 transférées et à la commission du 6 juin 2003, 13 sur 15, soit un taux de respect de la liste respectivement de 86 %, 84 % et 87 %.
67. Une analyse des prix de cession tels qu'ils ont été enregistrés par la ville de Marseille démontre qu'au cours du dernier trimestre 2003, 85 % des ventes se sont réalisées au prix de 38 000 ou 38 100 €, prix fixé par l'accord du 16 janvier 2002. Au trimestre suivant, soit au début de l'année 2004, les deux tiers des ventes se sont effectuées au prix de 50 000 € Manifestement, le prix de la liste a donc été ultérieurement augmenté à 50 000 € soit une hausse de 31%, ce qui explique cet alignement remarquable sur un prix unique. Au premier trimestre 2005, ce même prix de 50 000 € a concerné 91,5 % des cessions de ce trimestre. Ces taux élevés de respect d'un prix unique démontrent que la pratique d'entente sur les prix, formalisée par l'accord du 16 janvier 2002, s'est poursuivie jusqu'à ce jour en s'amplifiant : le taux de « *respect* » s'est en effet accru et le niveau de ce prix a été substantiellement augmenté.
68. Les graphiques suivants donnent une image de la répartition des prix de cession des licences de taxi entre le premier trimestre 2004 et le deuxième trimestre 2005 (chaque point représente une transaction). Ils démontrent, chaque trimestre, une forte concentration des prix autour d'un prix unique (prix de référence) et l'augmentation de ce prix de référence. Les quelques prix atypiques sensiblement inférieurs à ce prix de référence ne constituent qu'un phénomène marginal et, de plus, explicable du fait de situations particulières comme il sera montré plus loin.







5. LA FIN DE L'ENTENTE

69. Dans les observations qu'ils ont transmises au Conseil et dans leurs déclarations lors de la séance du 12 septembre 2006, les représentants de la section marseillaise du syndicat des taxis CFTC, du Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT), du Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM) et de l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP), ont indiqué avoir dénoncé unilatéralement l'accord du 16 janvier 2002 par un protocole du 5 juin 2006, reconnaissant ainsi officiellement l'entente qui avait été mise en place à leur initiative. Dans ce document, les signataires soulignent « *la bonne foi qui avait présidé à la signature* » de l'accord du 16 janvier 2002 « *destiné à favoriser l'assainissement des modalités de transmission des autorisations d'exercer la profession de taxi sur les plans à la fois déontologique, financier et fiscal* ».

C. LE GRIEF NOTIFIÉ

70. Sur la base des éléments qui précèdent, a été notifié à l'encontre de :
- l'Intersyndicale des taxis marseillais,
 - l'Association marseillaise des artisans taxis (AMAT),
 - la section marseillaise du syndicat des taxis CFTC,

- Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT),
- Syndicat marseillais des artisans taxis (SMAT),
- Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM)
- l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP),
- Taxis TUPP Radio,
- Taxi Radio Marseille (TRM),
- Taxi Plus Marseillais,
- Stella Formation,
- et de la Société marseillaise des taximètres électroniques (SMTE).

le grief suivant :

« D'avoir mis en œuvre, depuis 2002, des actions concertées ayant pour objet la fixation du prix de cession des autorisations de stationnement de taxis à Marseille, notamment en organisant un dispositif permettant de gérer une liste unique des autorisations mises en vente, pratiques faisant obstacle à la libre fixation des prix en violation des dispositions de l'article L. 420-1 précité ».

71. N'ont pas fait l'objet de griefs, l'Union des Taxis Marseillais (UMT) qui avait signé l'accord du 16 janvier 2002 mais qui a été dissoute en juin 2002 ainsi que les réseaux de radio-taxis Taxis du Midi et Radart, qui ont disparu depuis l'époque des faits.

II. Discussion

72. Aux termes de l'article L. 420-1 du code de commerce : *« Sont prohibées, lorsqu'elles ont pour objet ou peuvent avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence sur un marché, les actions concertées, conventions, ententes expresses ou tacites ou coalitions, notamment lorsqu'elles tendent à (...) faire obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché en favorisant artificiellement leur hausse ou leur baisse ».*

A. SUR LE FOND

73. L'existence d'une entente sur le prix de cession des licences de taxis à Marseille n'est pas contestée par les syndicats et réseaux de radio-taxis mis en cause, cette entente étant formalisée par un accord explicite signé par les organisations syndicales. La participation active à cette entente des syndicats et radio-taxis est confirmée par de nombreux documents et procès-verbaux et par les témoignages des parties elles-mêmes.
74. L'objet anticoncurrentiel de cette entente est établi. Les syndicats et radio-taxis incriminés reconnaissent que les pratiques en cause visaient, en fixant un prix unique de vente des autorisations de stationnement, à faire remonter le niveau de celui-ci, jugé trop bas. Dans son procès-verbal précité du 8 juillet 2003, M. B..., secrétaire général du SIAT, a ainsi déclaré : *« Cette organisation des ventes de licences de taxis par liste d'attente a pour but*

de relever le niveau des prix, très bas à Marseille par rapport aux communes environnantes ». Dans son procès-verbal précité du 8 juillet 2003, M. C..., président du STM, a déclaré : « *La liste a permis d'obtenir un prix plus correct lors des transactions entre les artisans désirant s'arrêter et les candidats à l'achat. Avant, tout le monde vendait par le système du bouche à oreille, et il y avait une surenchère à la baisse.* » De son côté, M. J..., président de l'association Radio taxis TUPP, a déclaré, dans son procès-verbal précité du 29 juillet 2003 : « *Nous adhérons complètement au principe de la liste d'attente des licences de taxi à vendre, ce qui a pour but à moyen terme, que la valeur de notre licence soit au même niveau que ce qui se pratique en France* ».

75. L'effet sur les prix de cessions des autorisations, aussi bien pour leur alignement que pour leur hausse régulière, est démontré par les relevés et les graphiques présentés aux paragraphes 15 et 68 ci-dessus.
76. Toutefois, l'Intersyndicale des taxis marseillais, ainsi que les syndicats de taxis et les associations de radio-taxis mis en cause, ont souligné, en séance, le fait qu'au moins 10 % des cessions ont été réalisées en dehors de la « *liste unique* », ce qui signifierait que l'entente n'a pas été mise en œuvre avec une rigueur totale et qu'il n'y a jamais eu de représailles à l'encontre des acheteurs de licence ne recourant pas à cette liste.
77. Mais l'instruction, sur la base des procès-verbaux des acheteurs des licences dont les prix ont été atypiques par rapport au « *prix de référence* » pratiqué au cours du même trimestre, permet d'apporter des explications cohérentes sur ces opérations.
78. Il ressort que l'origine des prix de vente relativement bas de ces licences s'explique :
 - pour 5 d'entre elles par des ventes familiales (N^{os} d'autorisation 997 ; 62 ; 1 ; 63 et 797) ;
 - pour 4 d'entre elles par des ventes judiciaires dans le cadre d'un redressement ou d'une liquidation judiciaire (N^{os} d'autorisation 958 ; 1067 ; 1011 et 200) ;
 - pour 5 d'entre elles par des ventes différées conclues entre 2000 et 2003 ayant fait l'objet d'un crédit-vendeur ou assimilé (N^{os} d'autorisation 917 ; 588 ; 1057 ; 18 et 525) à des prix qui correspondaient alors au « *prix de référence* » du marché lors de la promesse de vente, c'est-à-dire à ceux de la liste unique.
79. Il existe donc des raisons objectives qui expliquent les prix relativement bas des 14 cessions mentionnées ci-dessus. Si l'on exclut les ventes familiales et les ventes judiciaires, dont la nature justifie des prix de cession inférieurs à ceux du marché, seule une vente - celle de la licence N° 18 - s'est déroulée hors liste à un prix sans lien avec celui préconisé par la liste unique. Or, comme l'indiquent les déclarations de l'acheteur dans son procès-verbal d'audition du 20 décembre 2005, le propriétaire de l'autorisation « *avait besoin d'argent pour acheter un bar-tabac loto-PMU : il a consenti un rabais par rapport au prix couramment pratiqué à l'époque. (Il) s'était inscrit sur la liste des licences à vendre tenue par les syndicats mais il devait attendre plusieurs mois avant d'arriver en tête de liste* ». Enfin, l'acquéreur déclare travailler en indépendant, ce qui explique que cette vente a pu aboutir en dehors de la liste sans que le nouvel entrant ait eu à craindre des représailles sous la forme d'un refus d'adhésion à un réseau de radio-taxis.
80. A cet égard, le Conseil rappelle qu'il n'est pas nécessaire, pour démontrer l'existence d'une entente entre concurrents, de prouver que des représailles ont été effectivement exercées à l'encontre de ceux qui n'auraient pas respecté le prix imposé par l'entente.
81. L'Intersyndicale des taxis marseillais, ainsi que les syndicats de taxis et les associations de radio-taxis mis en cause, ont indiqué, en séance, que dans le reste de la France, il existerait des ententes pour fixer les prix de cessions des autorisations fixés unilatéralement par la

profession sans que les dispositifs existants revêtent la même transparence que celui qui était en vigueur à Marseille. La procédure devant le Conseil aurait eu, à cet égard, un « *effet thérapeutique* » déterminant, conduisant les syndicats marseillais à dénoncer unilatéralement le protocole du 16 janvier 2002.

82. Ainsi que l'a précédemment souligné le Conseil, aucune « *bonne intention* », aussi louable soit-elle, ne saurait exonérer un organisme ou une entreprise de ses obligations légales, parmi lesquelles figure le respect des règles de la concurrence. En l'espèce, les parties n'invoquent aucun élément de nature à justifier que leur entente entrerait dans les prévisions de l'article L. 420-4 du code de commerce.
83. Le représentant de l'Intersyndicale des taxis marseillais, ainsi que les syndicats de taxis et les associations de radio-taxis présents lors de la séance ont indiqué que depuis la dénonciation précitée, le 5 juin 2006, du protocole du 16 janvier 2002 par les signataires de cet accord, les prix de cession des autorisations de stationnement à Marseille avaient « *explosé* », les dernières cessions s'élevant entre 80 000 et 110 000 euros, ce qui plaiderait, selon lui, pour le caractère modérateur et régulateur du marché du mécanisme mis en place par les syndicats et les radio-taxis.
84. Le Conseil observe que ces assertions n'ont été étayées par aucun élément de preuve. Au surplus, à les supposer démontrées, elles pourraient révéler que les effets de l'entente survivent à sa dénonciation formelle. Les « *victimes* » passées de l'entente, ayant acheté à un prix élevé leurs licences, ont en effet un fort intérêt à ce que le système perdure pour revendre un peu plus cher leurs propres autorisations.

B. SUR LE RÔLE DES DIFFÉRENTS MIS EN CAUSE

85. Sans contester la réalité des pratiques, les organisations syndicales mises en cause font valoir qu'elles auraient œuvré dans l'intérêt général de la profession de taxi. Lors de la séance du 12 septembre 2006, M. X..., président de l'Intersyndicale et de l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP), a ajouté que la liste mise en place par les syndicats avait une dimension « *sociale* » puisqu'elle permettait, selon lui, d'accélérer et de sécuriser les transactions en faveur des artisans souhaitant quitter le métier en bénéficiant d'une juste contrepartie à la cession de leur licence.
86. Mais, dans un régime de droit commun de liberté des prix, il n'appartient pas à une organisation professionnelle de fixer des prix sur un marché, cette possibilité n'étant prévue que dans le cadre d'une autorisation législative expresse. Un prix est soit déterminé par le libre jeu du marché, soit fixé par les pouvoirs publics dans des conditions prévues par la loi, mais ne peut en aucun cas prendre la forme d'un « *tarif syndical* » arrêté au sein d'une organisation professionnelle pour le seul bénéfice de ses membres.
87. Il résulte de la pratique décisionnelle constante du Conseil de la concurrence que « *l'élaboration et la diffusion à l'initiative d'une organisation professionnelle d'un document destiné à l'ensemble de ses adhérents constituent une action concertée ; que, s'il est loisible à un syndicat professionnel ou à un groupement professionnel de diffuser des informations destinées à aider ses membres dans l'exercice de leur activité, (cette aide) ne doit pas exercer d'influence directe ou indirecte sur le libre jeu de la concurrence à l'intérieur de la profession* » (décision n° [97-D-45](#) du 10 juin 1997 relative à des pratiques mises en oeuvre par le Conseil national de l'Ordre des architectes).

88. Ainsi que le soulignait le Conseil dans sa décision n° [04-D-07](#) du 11 mars 2004 relative à des pratiques relevées dans le secteur de la boulangerie dans le département de la Marne, « *une organisation syndicale ou un ordre professionnel, lorsqu'il sort de la mission d'information, de conseil et de défense des intérêts professionnels que la loi lui confie et qu'il intervient sur un marché, est, au sens du droit de la concurrence, une entreprise susceptible d'être sanctionnée sur le fondement de l'article L. 420-1 du code de commerce* ».
89. Toutefois, s'agissant de l'Intersyndicale, les faits exposés montrent que la création de l'entente, sa mise en œuvre et la gestion de la « *liste unique* » ont résulté de l'accord de volonté des syndicats de taxis. L'existence de l'Intersyndicale - structure au demeurant fort légère - n'était pas nécessaire au fonctionnement de l'entente, lequel était décentralisé entre les syndicats de taxis qui se partageaient, à tour de rôle, le soin d'établir l'élément essentiel que constituait l'ordre de priorité des vendeurs inscrits sur la « *liste unique* ». L'Intersyndicale n'a pas signé le protocole d'accord du 16 janvier 2002 mais a signé le communiqué du 17 octobre 2002. Sa responsabilité dans l'entente apparaît donc plus faible que celle de ses membres.
90. S'agissant de la participation des associations de radio-taxis marseillaises, leur représentant a reconnu, lors de la séance du 12 septembre 2006, que ces organismes étaient, historiquement, l'émanation des syndicats et que leurs dirigeants étaient pour la plupart les mêmes, si bien que l'adhésion de tous au protocole du 16 janvier 2002 était « *naturelle* ».
91. Mais la participation des radio-taxis à l'entente n'était pas seulement « *naturelle* » ; elle était, aussi, nécessaire à l'effectivité d'une entente qui n'aurait pu fonctionner sans elle. En effet, réduite aux seuls syndicats de taxis, l'entente ne pouvait contraindre les candidats à l'achat d'une licence à payer le prix imposé. Seuls les radio-taxis détenaient ce pouvoir en brandissant la menace de ne pas accepter parmi leurs adhérents le titulaire d'une licence, dès lors qu'il l'aurait achetée « *hors liste* ». Les faits exposés aux paragraphes 36 à 46 montrent que les radio-taxis ont effectivement joué ce rôle attendu d'eux, ce qui démontre leur accord de volonté pour participer à la pratique délictueuse.
92. La Société Marseillaise des Taximètres Électroniques (SMTE) soutient que son co-gérant à l'époque de faits, M. F..., « *n'a pas agi en sa qualité de représentant légal de cette société, mais bien à titre personnel* » et seulement « *à titre amical* » en qualité d'intermédiaire.
93. Mais le Conseil a rappelé dans sa décision n° [06-D-03](#) du 9 mars 2006 (paragraphes 901 et 902) qu'un cadre dirigeant d'une entreprise, a fortiori un mandataire social, est réputé représenter ou engager l'entreprise qui l'emploie lorsqu'il agit dans le cadre de ses activités professionnelles. En l'espèce, c'est bien la position occupée par M. F... au sein de la SMTE qui lui permettait de s'immiscer dans le processus de vente des licences. L'argument selon lequel ses agissements n'engagent pas la société dont il était le gérant unique de 1990 à août 2006, date à laquelle il est devenu co-gérant ne détenant plus qu'une part minoritaire de la SMTE, doit donc être écarté.
94. Toutefois, il n'est pas démontré à suffisance de preuves que la SMTE a participé à cette entente. Les pièces du dossier permettent seulement d'établir qu'elle a informé les candidats à l'achat d'une licence de l'existence d'une « *liste unique* » et de son fonctionnement, sans que l'on puisse affirmer que cette information ait pu être décisive pour la mise en œuvre de l'entente, dans la mesure où les acheteurs potentiels de licence pouvaient avoir eu connaissance de ce dispositif par d'autres canaux. En outre, l'ensemble des participants à l'entente a écarté M. F..., co-gérant de la SMTE, de tout rôle dans l'établissement et la gestion de la liste unique.

95. S'agissant de l'association Stella Formation, il n'est pas non plus démontré à suffisance de preuves sa participation à l'entente. En effet, s'il est établi que certains des stagiaires ont appris l'existence de la liste unique à l'occasion de leur stage de formation, le dossier ne permet pas de déterminer si l'organisme formateur a joué un rôle effectif dans la transmission de cette information. Dès lors, il doit être mis hors de cause.

C. SUR LE PRÉTENDU DÉSÉQUILIBRE CRÉÉ PAR LA LOI N° 95-66 DU 20 JANVIER 1995

96. L'Intersyndicale des taxis marseillais, ainsi que les syndicats de taxis et les associations de radio-taxis mis en cause, font valoir que la mairie de Marseille avait créé, en 1963, lors du retour des rapatriés d'Algérie, 324 nouvelles autorisations de stationnement délivrées à titre gratuit. Après l'entrée en vigueur de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995, dite « *loi Pasqua* », qui a autorisé la cession des autorisations de stationnement, y compris celles acquises gratuitement, le marché des licences de taxis à Marseille aurait, selon les parties, été déséquilibré de manière artificielle par une augmentation de près de 30 % de l'offre de licences sur le marché secondaire, ce qui justifierait aujourd'hui l'intervention des partenaires de l'entente dénoncée afin de rétablir le prix des licences « *à un juste niveau* » ou, à tout le moins, tendrait à minimiser les avantages injustifiés obtenus grâce à l'entente sur le niveau des prix de revente.
97. A l'appui de leur position, les mis en cause font valoir que la ville d'Aix-en-Provence, seconde commune des Bouches-du-Rhône avec 134 000 habitants, n'autorise qu'une soixantaine de taxis, soit un ratio de 0,44 taxi pour 1 000 habitants alors que Marseille, avec 800 000 habitants autorise 1 117 taxis soit un ratio de 1,37 taxi pour 1 000 habitants. L'augmentation forcée du prix des licences serait donc justifiée par un besoin de rattrapage, dont la nécessité, aux yeux des mis en cause, serait évidente au regard d'une abondance déraisonnable des licences à Marseille contrastant avec une rareté artificiellement entretenue des licences dans certaines communes.
98. Mais si la demande de taxis a un lien évident avec la population du ressort, il n'y a aucune raison d'admettre que cette demande soit strictement proportionnelle au nombre des habitants. En effet, la demande moyenne par habitant tend à être plus importante dans les grandes agglomérations, du fait d'un nombre plus élevé d'utilisateurs de passage (tourisme ou affaires) qui ont plus d'occasions de recourir au service d'un taxi qu'un consommateur local, de la possibilité de servir une gare ou un aéroport de dimension nationale ou internationale, de l'importance des distances à parcourir.
99. Ainsi, la ville de Paris, commune pourtant considérée comme insuffisamment dotée en taxis, compte environ 15 000 licences en activité, soit douze fois plus qu'à Marseille, alors que les populations des deux agglomérations sont loin d'être dans un tel rapport, même en incluant la petite couronne parisienne. Inversement, il n'est pas anormal qu'une agglomération d'un million d'habitants comme Marseille ait besoin, proportionnellement, de plus de taxis que des villes moyennes, ces dernières pouvant, en outre, être dans des situations très différentes suivant leur potentiel touristique ou leur attractivité professionnelle.
100. Au-delà du caractère incertain des comparaisons fondées sur le seul critère de population, il est encore plus hasardeux de prétendre déterminer un ratio optimal de taxis par habitant à partir de la situation actuelle des villes françaises. En effet, ce secteur d'activité fait l'objet d'une régulation forte qui tend à limiter l'installation de nouveaux taxis et l'on ne dispose

pas d'enquêtes fiables pour mesurer la satisfaction des consommateurs vis-à-vis du nombre de taxis actuellement disponibles dans chaque ville.

101. Ainsi, l'argument du déséquilibre supposé de la situation à Marseille, qui ne s'appuie pas sur une analyse économique du marché mais tend simplement à justifier, au profit des taxis en activité, la mise en place d'un prix minimum de cession des autorisations de stationnement, doit être rejeté.
102. Accessoirement, s'agissant des licences offertes aux rapatriés, les parties ont indiqué, lors de la séance, qu'à l'entrée en vigueur de la loi Pasqua qui a autorisé leur cession à titre onéreux, il ne restait que 160 licences actives parmi les 324 autorisations gratuites créées en 1963 par la commune. Ces 160 licences sont à comparer au total de 1 214 licences en fonctionnement en 1995. On ne peut donc soutenir que ce groupe qui représentait 13 % des licences a pu déséquilibrer le marché de la revente des autorisations de stationnement à partir de 1995, d'autant qu'elles n'ont été cédées que progressivement et certaines sont toujours détenues par leur premier titulaire. L'organisation syndicale qui les représentait, l'association marseillaise des artisans taxis (AMAT) est d'ailleurs aujourd'hui dissoute ; au moment de l'enquête administrative, en 2003, elle comptait seulement 23 adhérents.
103. Il résulte de l'ensemble des faits évoqués précédemment que du 16 janvier 2002 au 5 juin 2006, l'Intersyndicale des taxis marseillais, l'Association marseillaise des artisans taxis (AMAT), la section marseillaise du syndicat des taxis CFTC, le Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT), le Syndicat marseillais des artisans taxis (SMAT), le Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM), l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP), la société Taxis TUPP Radio, la société Taxi Radio Marseille (TRM) et la société Taxi Plus Marseillais pour une durée cependant plus courte ont participé à une entente anticoncurrentielle visant à imposer un prix de « vente » des autorisations de stationnement de taxi délivrées par la ville de Marseille.

D. SUR LES SANCTIONS

104. Aux termes du I de l'article L. 464-2 du code de commerce, dans sa rédaction issue de la loi du 15 mai 2001 applicable en l'espèce : « *Si le contrevenant n'est pas une entreprise, le montant maximum de la sanction est de 3 millions d'euros. Le montant maximum de la sanction est, pour une entreprise, de 10 % du montant du chiffre d'affaires mondial hors taxes le plus élevé réalisé au cours d'un des exercices clos depuis l'exercice précédant celui au cours duquel les pratiques ont été mises en œuvre.* »

En ce qui concerne la gravité des pratiques

105. Les pratiques d'ententes horizontales sur les prix sont graves par nature puisqu'elles ont pour objet et pour effet de faire directement obstacle à la libre formation des prix sur un marché concurrentiel. En l'espèce, les pratiques relevées sont d'autant plus graves qu'elles sont, pour partie, le fait d'organisations professionnelles qui, du fait de leur mission d'information et de conseil, ont une responsabilité particulière dans le respect de la loi par leurs mandants.

En ce qui concerne le dommage à l'économie

106. Pour apprécier l'importance du dommage à l'économie causé par les pratiques, il convient, en premier lieu, de prendre en compte la durée des pratiques, l'importance de la perturbation apportée aux prix et la taille du marché affecté.
107. S'agissant de la durée, plusieurs éléments de l'instruction, en particulier les données statistiques sur les ventes de licences à Marseille jusqu'au dernier trimestre 2005, démontrent que le fonctionnement de l'entente a perduré jusqu'à une période récente correspondant à celle où a été dénoncé l'accord, soit le 5 juin 2006. D'ailleurs, interrogé par la rapporteure le 10 janvier 2006, le président de Taxi Radio Marseille (TRM), M. G..., a déclaré : « *A titre personnel, j'ai demandé mon inscription sur la liste à M. D... au début de l'année 2005 : il fallait deux ans environ pour arriver en tête de liste. C'est le syndicat qui me présentera un acheteur et je vendrai au cours du jour et pas au-dessous. Je sais qu'actuellement ce cours est de 60 000 euros* ». C'est donc une durée d'environ 4 ans qu'il convient de retenir pour apprécier les effets temporels de l'entente.
108. S'agissant de la hausse du prix des licences due à l'entente, le Conseil note que l'entente s'est développée dans un contexte économique propre à en amplifier les effets. En effet, comme noté au paragraphe 12, le développement des activités économiques de la ville de Marseille durant la période des faits était de nature à renforcer la demande de transport par taxi.
109. S'agissant de la taille du marché, on peut considérer que le marché de la revente des autorisations de stationnement revêt forcément une dimension communale en raison du mode d'attribution des licences et de gestion de leur quota par le maire. En ce sens, l'entente créée par l'accord du 16 janvier 2002 a bien couvert l'ensemble du marché local de revente des licences de taxis à Marseille.
110. L'Intersyndicale des taxis marseillais, ainsi que les syndicats de taxis et les associations de radio-taxis mis en cause, ont soutenu dans leurs observations que les pratiques dénoncées n'avaient causé aucun préjudice puisque la hausse du prix des licences n'a pu se transmettre au prix des courses, celui-ci étant fixé par le pouvoir réglementaire. De plus, la plupart des taxis marseillais ont conclu avec des entreprises publiques ou privées des accords en application desquels des tarifs préférentiels leur sont accordés. Ils font également observer que la liste unique n'a pas empêché les ventes de se réaliser, que le nombre des cessions de licences et celui des licences en activité se sont maintenus malgré la hausse des prix, ce qui démontrerait que les pratiques dénoncées n'ont pas eu pour effet de créer une barrière à l'entrée dans la profession de taxi à Marseille.
111. Mais le Conseil constate que l'entente, qui a eu pour effet d'augmenter artificiellement le prix des licences, a rendu de ce fait moins accessible la profession de chauffeur de taxi, en particulier aux jeunes titulaires du certificat de capacité professionnelle des conducteurs de taxi. Les nouveaux acquéreurs de licence ont dû payer un prix supérieur à celui qui aurait découlé du libre jeu du marché, ce qui a eu pour effet de déséquilibrer dès l'origine leur bilan financier et a créé une double incitation, d'une part, à obtenir une augmentation de leurs revenus et, d'autre part, à demander une garantie sur le prix de revente futur de leur licence. Ces contraintes financières artificielles les conduisent à concentrer leurs activités sur les courses les plus rentables en négligeant une partie de la demande et à faire pression sur le pouvoir réglementaire pour que celui-ci, d'une part, augmente le tarif des courses chaque année en arguant du prix élevé d'achat de leurs licences et, d'autre part, ne délivre pas de nouvelles autorisations à titre gratuit.

112. De fait, dans une télécopie adressée au Conseil le 23 mars 2006, la direction du contrôle des voitures publiques de la Ville de Marseille a déclaré : « *le Maire a décidé que le nombre d'autorisations étant suffisant, de ne pas créer de nouvelles autorisations, et ce depuis 1998* ». Pourtant, la situation économique de Marseille depuis 1998, comme cela a été précédemment exposé aux points 10 à 12 de la présente décision, n'a cessé de jouer en faveur de l'activité des taxis, ce qui aurait dû, au contraire, conduire à la création de nouvelles licences afin de faire face à la demande accrue de taxis.
113. On peut donc légitimement soutenir que la hausse artificielle du prix des autorisations de stationnement a eu un impact négatif sur la qualité des services rendus aux consommateurs en termes de prix, de disponibilité et d'offre des taxis marseillais, c'est-à-dire en termes de qualité des services offerts aux consommateurs.
114. L'entente a, ainsi, eu pour effet de fausser la régulation du secteur des taxis en accentuant son caractère malthusien et à ôter toute fiabilité au seul prix de marché observable dans le secteur qui aurait été de nature à guider utilement les pouvoirs publics dans leurs décisions de gestion de la profession.

En ce qui concerne le montant des sanctions

◆ *S'agissant des syndicats et associations professionnelles*

115. Les syndicats et associations professionnelles mis en cause dans la présente affaire arguent de la très grande faiblesse de leurs ressources pour demander au Conseil de ne pas suivre les propositions de sanctions du commissaire du gouvernement dont le caractère déraisonnable est, selon eux, manifeste et de leur accorder, au contraire, une exonération de sanction ou de prononcer une sanction pécuniaire d'un montant symbolique.
116. Ils font valoir que l'Intersyndicale des taxis marseillais, le Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT), le Syndicat marseillais des artisans taxis (SMAT), l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP) n'ont aucune recette ; que les recettes de la section marseillaise du syndicat des taxis CFTEC se sont élevées, en 2005, à la somme de 2 488 €; que les recettes du Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM) se sont élevées, en 2005, à 161 790 € en y incluant les ressources de son centre de formation.
117. Mais le Conseil, selon une jurisprudence constante confirmée par la cour d'appel de Paris, considère qu'une organisation syndicale ou un ordre professionnel, lorsqu'il sort de sa mission d'information, de conseil, de défense des intérêts professionnels que la loi lui confie et qu'il intervient sur un marché est, au sens du droit de la concurrence, une entreprise susceptible d'être sanctionnée sur le fondement de l'article L. 420-1 du code de commerce, nonobstant la limitation de ses ressources.
118. Le Conseil note que, confronté à ce problème de ressources dans l'affaire des viandes bovines françaises où la Commission européenne avait sanctionné six fédérations agricoles et d'abatteurs pour entente sur les prix et suspension des importations pour un montant total de 16,68 millions d'euros d'amende (décision 2003/600/CE du 2 avril 2003), le président du TPICE, dans son ordonnance de référé du 21 janvier 2004 (affaire T-245/03 R) avait examiné les possibilités des fédérations incriminées d'augmenter les cotisations de leurs membres afin de payer les sanctions auxquelles elles avaient été condamnées. Le juge communautaire, à cet effet, a fait état de la jurisprudence « *bien établie* » selon laquelle « *le préjudice d'une association d'entreprise doit être apprécié en prenant en compte la situation financière de ses membres, lorsque les intérêts objectifs de l'association ne présentent pas un caractère autonome par rapport à ceux des entreprises*

qui y adhèrent.» Pour justifier cette jurisprudence, il rappelait que si les faibles moyens financiers des associations d'entreprises étaient le seul critère d'appréciation « *sans que les moyens financiers de leurs membres soient pris en compte, les entreprises envisageant des comportements anticoncurrentiels auraient toujours intérêt à constituer une association d'entreprises pour conclure des accords contraires au droit de la concurrence (...)* ». Appliquant ce raisonnement à l'espèce, il constatait que « *par ailleurs, aucun élément du dossier ne permet de penser qu'il serait inconcevable que la majorité des membres [des fédérations] votent une augmentation des cotisations des membres les plus concernés par les accords litigieux* ».

119. C'est pourquoi il convient de prononcer à l'égard de tous les syndicats ou associations professionnelles dont la participation active à l'entente a été démontrée des sanctions qui ne soient pas symboliques tout en restant proportionnées à la gravité des faits reprochés, à l'importance du dommage causé à l'économie et à la situation de l'entité sanctionnée, ce dernier critère incluant la possibilité pour elle de répercuter ou non le montant de la sanction sur ses adhérents par une cotisation exceptionnelle, dans le respect des capacités financières de ces derniers.
120. Les responsabilités des syndicats et associations professionnelles dans la décision de s'entendre et dans la gestion matérielle de l'entente sont également partagées. De même, le dommage créé à l'économie ne peut être attribué dans des proportions différentes à chaque syndicat ou association professionnelle. Ainsi, chaque syndicat ou association professionnelle doit supporter la même sanction pécuniaire.
121. L'Intersyndicale des taxis marseillais a participé à l'entente, avec toutefois un plus faible degré de responsabilité en raison de la décentralisation du fonctionnement de l'entente au niveau des syndicats et associations professionnelles que l'Intersyndicale regroupe formellement. En outre, l'Intersyndicale étant dépourvue de ressource, le paiement de l'amende qui pourrait lui être infligée devrait être reporté sur les syndicats et associations professionnelles membres. C'est pourquoi il n'y a pas lieu d'infliger une sanction pécuniaire spécifique à l'Intersyndicale, mais de déterminer la sanction infligée à chacun de ses membres en tenant compte du fait que leur Intersyndicale n'est pas sanctionnée.
122. L'Association marseillaise des artisans taxis (AMAT) a participé à l'entente anticoncurrentielle visant à imposer un prix de « *vente* » des autorisations de stationnement de taxi. Cet organisme ne peut cependant être sanctionné, ayant été dissout.
123. Pour ce qui concerne les cinq autres syndicats ou associations professionnelles cités au paragraphe 103, le Conseil estime que, compte tenu de la gravité de la pratique, de l'importance du dommage causé à l'économie et de la nature de leur responsabilité propre, il convient d'infliger, à chacun, une sanction pécuniaire de 15 000 euros.
124. A la lumière de la jurisprudence « *viandes bovines* » de la Commission européenne rappelée au paragraphe 118, il convient de vérifier que les sanctions indiquées ci-dessus n'excèdent pas, par leur importance, les capacités financières des membres des organisations professionnelles sanctionnées. Ces situations financières ne sont pas individuellement connues, mais il apparaît, si l'on rapproche le montant cumulé de ces sanctions du nombre des artisans taxis opérant à Marseille - soit un peu plus de mille - que ces sanctions ne sont pas disproportionnées aux capacités financières de la profession.
125. La section marseillaise du syndicat des taxis CFTC, le Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT), le Syndicat marseillais des artisans taxis (SMAT), le Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM) et l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP) ont participé à l'entente anticoncurrentielle visant à imposer un prix de « *vente* » des

autorisations de stationnement de taxi. Compte tenu de l'ensemble des éléments généraux et individuels rappelés ci-dessus, il y a lieu de leur infliger, à chacun, une sanction pécuniaire d'un montant de 15 000 €

◆ *En ce qui concerne les sociétés de radio-taxis*

126. Il y a lieu de sanctionner les sociétés de radio-taxis au *pro rata* de leurs chiffres d'affaires, conformément à la jurisprudence constante de Conseil.
127. L'association Taxis TUPP Radio a participé à l'entente anticoncurrentielle visant à imposer un prix de « *vente* » des autorisations de stationnement de taxi. Les produits d'exploitation de cette association en 2005 se sont élevés à la somme 247 807 € En fonction des éléments généraux et individuels exposés, il y a lieu de lui infliger une sanction pécuniaire d'un montant de 6 200 €
128. L'association Taxi Radio Marseille (TRM) a participé à l'entente anticoncurrentielle visant à imposer un prix de « *vente* » des autorisations de stationnement de taxi. Les produits d'exploitation de cette association en 2005 se sont élevés à la somme 585 982 € En fonction des éléments généraux et individuels exposés, il y a lieu de lui infliger une sanction pécuniaire d'un montant de 14 650 €
129. L'association Radio Taxi Plus Marseillais a participé à l'entente anticoncurrentielle visant à imposer un prix de « *vente* » des autorisations de stationnement de taxi. Elle a cependant volontairement quitté l'entente en octobre 2002, ce qui a permis, indirectement, d'en révéler l'existence et d'en atténuer les effets en permettant à des candidats à l'achat d'une licence de l'acquérir sans se soumettre au tarif imposé de la liste, dès lors que Taxi Plus Marseillais n'appliquait plus les consignes de rétorsion et accueillait ces candidats parmi ses adhérents. Les produits d'exploitation de cette association en 2005 se sont élevés à la somme 1 435 313 € En fonction des éléments généraux et individuels exposés, il y a lieu de lui infliger une sanction pécuniaire d'un montant de 18 000 €

◆ *En ce qui concerne l'obligation de publication*

130. Afin d'informer les consommateurs et les candidats à la profession de taxi et de renforcer leur vigilance quant aux pratiques dont ils sont les victimes, il y a lieu d'ordonner la publication, à frais partagés au *pro rata* de leurs sanctions pécuniaires, dans le quotidien régional « *La Provence* » ainsi que dans le journal « *l'Artisan du taxi* », du résumé de la présente décision figurant au paragraphe 131 ci-après.
131. Texte à publier :

Entre les années 2002 et 2006, les syndicats de taxis et les réseaux de radio-taxis marseillais, à savoir :

- *l'Intersyndicale des taxis marseillais,*
- *l'Association marseillaise des artisans taxis (AMAT),*
- *la section marseillaise du syndicat des taxis CFTC,*
- *le Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT),*
- *Le Syndicat marseillais des artisans taxis (SMAT),*
- *le Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM),*
- *l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP),*
- *le Groupement des taxis TUPP Radio,*

- *Taxi Radio Marseille,*
- *Taxi Plus Marseillais, pour une durée cependant plus courte.*

ont participé à une entente ayant consisté à fixer un prix unique de revente des licences de taxis en établissant une liste unique des licences mises en vente et à décider, au sein de l'entente, des augmentations régulières et importantes du prix unique ainsi établi. Les orientations fixées dès l'accord du 16 janvier 2002 ont été très largement suivies du fait des menaces qui pesaient sur les artisans-taxi qui ne respecteraient pas ce dispositif de ne pas être acceptés au sein d'un réseau de radio-taxis. Ces organismes ou entreprises ont ainsi enfreint les dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce qui prohibe les ententes anticoncurrentielles.

L'effet direct de cette entente a été de faciliter une augmentation considérable du prix moyen de vente des licences à Marseille, qui est passé de 19 000 € en 2000 à 50 000 € en 2005, soit une hausse de 163 % en cinq ans. Cette hausse artificielle du prix des licences a eu pour conséquence de rendre plus onéreux l'accès à la profession de chauffeur de taxi et à inciter les artisans-taxi à faire pression sur l'autorité préfectorale pour réévaluer chaque année le prix des courses en arguant du prix d'achat élevé de leurs licences, à concentrer leurs activités sur les courses les plus rentables et surtout à faire pression sur les autorités municipales pour qu'elles ne créent pas de nouvelles autorisations délivrées à titre gratuit.

Le Conseil de la concurrence, compte tenu de la gravité des pratiques relevées, de l'importance du dommage causé à l'économie et de la situation des organismes ou entreprises concernés, a infligé les sanctions pécuniaires suivantes :

- *15 000 € à la section marseillaise du syndicat des taxis CFTC ;*
- *15 000 € au Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT) ;*
- *15 000 € au Syndicat marseillais des artisans taxis (SMAT) ;*
- *15 000 € au Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM) ;*
- *15 000 € à l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP) ;*
- *6 200 € à l'association Taxis TUPP Radio ;*
- *14 650 € à l'association Taxi Radio Marseille (TRM) ;*
- *18 000 € à l'association Radio Taxi Plus Marseillais.*

Le texte intégral de la décision du Conseil de la concurrence est accessible sur le site « www.conseil-concurrence.fr ».

DÉCISION

Article 1^{er} : Il est établi que l'Intersyndicale des taxis marseillais, l'Association marseillaise des artisans taxis (AMAT), la section marseillaise du syndicat des taxis CFTC, le Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT), le Syndicat marseillais des artisans taxis (SMAT), le Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM), l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP), le Groupement des taxis TUPP Radio, Taxi Radio Marseille et Radio Taxi Plus Marseillais ont, en participant à une entente sur les prix de vente des autorisations de stationnement à Marseille, enfreint les dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce.

Article 2 : Il n'est pas établi que l'association Stella Formation et la société marseillaise des taximètres électroniques (SMTE) aient enfreint les dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce.

Article 3 : Il n'y a pas lieu d'infliger de sanction pécuniaire à l'Intersyndicale des taxis marseillais et à l'Association marseillaise des artisans taxis (AMAT).

Article 4 : Sont infligées les sanctions pécuniaires suivantes :

- une sanction de 15 000 € à la section marseillaise du syndicat des taxis CFTC ;
- une sanction de 15 000 € au Syndicat indépendant des artisans taxis (SIAT) ;
- une sanction de 15 000 € au Syndicat marseillais des artisans taxis (SMAT) ;
- une sanction de 15 000 € au Syndicat des taximètres marseillais et de Provence (STM) ;
- une sanction de 15 000 € à l'Union syndicale des petits propriétaires (TUPP) ;
- une sanction de 6 200 € à l'association Taxis TUPP Radio ;
- une sanction de 14 650 € à l'association Taxi Radio Marseille (TRM) ;
- une sanction de 18 000 € à l'association Radio Taxi Plus Marseillais.

Article 5 : Les organismes mentionnés à l'article 1^{er} feront publier le texte figurant au paragraphe 131 de la présente décision, en respectant la mise en forme, à frais communs et à proportion des sanctions pécuniaires, dans « *La Provence* » ainsi que dans la version nationale et la version Ile de France de « *l'Artisan du taxi* ». Ces publications interviendront dans un encadré en caractères noirs sur fond blanc de hauteur au moins égale à 5 mm sous le titre suivant, en caractère gras de même taille : "*Décision n° 06-D-30 du 18 octobre 2006 du Conseil de la concurrence relative à des pratiques relevées dans le secteur des taxis à Marseille*". Elles pourront être suivies de la mention selon laquelle la décision a fait l'objet de recours devant la cour d'appel de Paris si de tels recours sont exercés. Les organismes adresseront, sous pli recommandé, au bureau de la procédure du Conseil de la concurrence, copie de ces publications, dès leur parution et au plus tard le 15 décembre 2006 en ce qui concerne le quotidien « *La Provence* » et au plus tard le 15 février 2007 en ce qui concerne le journal « *l'Artisan du taxi* ».

Délibéré sur le rapport oral de Mme Correa de Sampaio, par M. Nasse, vice-président, président la séance, Mmes Mader-Saussaye et Pinot, MM. Bidaud et Combe, membres.

La secrétaire de séance,
Catherine Duparq

Le vice-président,
Philippe Nasse

© Conseil de la concurrence