



**Décision n° 09-D-08 du 16 février 2009
relative à des pratiques mises en œuvre par les sociétés d'autoroute
dans le secteur du dépannage-remorquage sur autoroutes**

Le Conseil de la concurrence (commission permanente),

Vu la saisine d'office du 25 mars 2005 enregistrée sous le numéro 05/0026 F concernant les pratiques mises en œuvre par les sociétés concessionnaires d'autoroute dans le secteur du dépannage sur autoroutes;

Vu les articles 81 et 82 du traité instituant la Communauté européenne ;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence ;

Vu les engagements proposés par les sociétés ASF (Autoroutes du Sud de la France), Escota (Autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes), APRR (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône), AREA (Autoroutes Rhône-Alpes), SANEF (Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France), SAPN (Société des autoroutes Paris Normandie), Cofiroute, ALIS, SFTRF (Société française du tunnel routier du Fréjus) et ATMB (Autoroutes et tunnel du Mont Blanc) ;

Vu les observations présentées par le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA), la société Barrault, la SARL Rapidépannage 62 et par le commissaire du Gouvernement ;

Vu les autres pièces du dossier ;

La rapporteure, le rapporteur général adjoint, le commissaire du Gouvernement et les représentants des sociétés ASF, Escota, APRR, AREA, SANEF, SAPN, Cofiroute, SFTRF, ATMB entendus lors de la séance du 16 décembre 2008, la société ALIS ayant été régulièrement convoquée ;

Les représentants du ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et le CNPA entendus sur le fondement des dispositions de l'article L. 463-7 alinéa 2 du code de commerce ;

Adopte la décision suivante :

I. Constatations

A. LA SAISINE

1. Par décision du 25 mars 2005, le Conseil de la concurrence s'est saisi d'office de pratiques mises en œuvre par les sociétés concessionnaires d'autoroute dans le secteur du dépannage, après que la Commission européenne lui a transmis une plainte émanant de la SARL Rapidépannage 62 qui contestait le refus que lui avait opposé la SANEF, société concessionnaire des autoroutes du Nord et de l'Est de la France, d'exercer son activité de dépannage sur les parkings et les aires de repos de l'autoroute.

B. LE SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS

1. LES AUTOROUTES CONCÉDÉES ET LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTE

a) La gestion déléguée des autoroutes concédées

2. La gestion du domaine public autoroutier français s'opère selon deux modalités : la gestion directe et la gestion déléguée. Les autoroutes directement gérées par l'État et les collectivités territoriales sont des autoroutes urbaines ou interurbaines auxquelles les usagers peuvent accéder sans péage.
3. Le réseau autoroutier français est toutefois majoritairement géré par des concessionnaires et est généralement payant. Aux termes de conventions de concession et de cahiers des charges annexés, approuvés par décret en Conseil d'État, les sociétés concessionnaires doivent assurer à leurs frais et risques, tant la construction que l'exploitation des autoroutes concédées par l'État. Ces concessions concernent aussi bien les voies roulantes que les aires attenantes et notamment les aires de repos et les parkings.
4. Au 31 décembre 2007, le réseau autoroutier français comptait environ 11 000 kms en service. 23 % (soit 2 577 kms) étaient directement gérés par l'État, les 77 % restants (soit 8 375 kms) étant concédés.

b) Les sociétés concessionnaires d'autoroute

5. Jusqu'à fin 2005, le réseau autoroutier concédé était exploité par onze sociétés d'autoroutes qui se répartissaient comme suit :
 - a. Six sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) : la Société des autoroutes du Sud de la France (« ASF ») et sa filiale, la Société des autoroutes Estérel-Côte d'Azur-Provence-Alpes (« Escota ») formant le groupe ASF, la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (« SAPRR ») et sa filiale, la Société des autoroutes Rhône-Alpes (« AREA ») formant le groupe APRR

(« Autoroutes Paris-Rhin-Rhône ») et la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (« SANEF ») et sa filiale, la Société des autoroutes Paris Normandie (« SAPN »), formant le groupe des autoroutes du Nord et de l'Est de la France.

- b. Deux sociétés publiques concessionnaires d'un tunnel autoroutier international dans le prolongement d'une autoroute : la Société française du tunnel routier du Fréjus (« SFTRF ») et la Société des autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (« ATMB »)
- c. Trois sociétés privées: la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (« Cofiroute »), la Compagnie Eiffage du viaduc de Millau (« CEVM ») et l'Autoroute de liaison Seine-Sarthe (« ALIS »).

6. La privatisation des SEMCA par cession des participations de l'État dans ces sociétés à des acquéreurs privés est intervenue au printemps 2006. Le groupe Eiffage a pris le contrôle de la SAPRR et de sa filiale AREA. Le groupe Vinci a acquis le contrôle d'ASF. Enfin, le réseau de la SANEF a été attribué au groupe HIT dont l'actionnaire majoritaire est Abertis, société espagnole spécialisée dans les infrastructures de transport et de télécommunications.
7. Au terme de ces privatisations, il reste deux sociétés contrôlées par l'État, ATMB et SFTRF, qui gèrent les deux grands tunnels autoroutiers alpins.
8. La répartition du kilométrage du réseau concédé entre les sociétés concessionnaires est la suivante :

	ASF	Escota	SAPRR	AREA	SANEF	SAPN	ATMB	SFTRF	Cofiroute	CEVM	ALIS
Km exploités (2007) Source : direction des routes	2 564,5	460	1 821	391	1 375,5	366	115,8	74,4	1 100	3,5	125

2. L'ACTIVITÉ DE DÉPANNAGE-REMORQUAGE SUR LES AUTOROUTES CONCÉDÉES

a) Les modalités d'exercice de l'activité de dépannage sur autoroutes

9. Les cahiers des charges des concessions d'autoroutes prévoient que « [l]a société concessionnaire est tenue d'assurer ou de faire assurer, sous sa responsabilité, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par la réglementation et les instructions ministérielles en vigueur ».
10. Compte tenu des conditions de circulation sur autoroute, qui conjuguent vitesse élevée et importance du trafic, la réparation ou le remorquage des véhicules accidentés ou en panne sur la voie doivent être effectués rapidement, tant pour assurer la sécurité des personnes que pour maintenir la fluidité du trafic. S'agissant des véhicules accidentés ou en panne sur les aires de service, lorsque la réparation ne se fait pas sur place, il doit être procédé au remorquage de tels véhicules hors de l'autoroute.
11. Pour prendre en compte ces impératifs, la direction des routes du ministère de l'équipement a élaboré deux cahiers des charges types particuliers, l'un pour le dépannage des véhicules légers (VL), l'autre pour celui des poids lourds (PL), auxquels doivent se

conformer les sociétés concessionnaires. Ces cahiers des charges ont été diffusés au moyen de circulaires adressées par le directeur des routes aux préfets, l'une du 13 juin 1979 pour les véhicules légers (une nouvelle version du cahier des charges a été diffusée en 1996 sans circulaire), l'autre du 12 novembre 1981, puis du 14 juillet 2001 pour les poids lourds.

12. Ces cahiers des charges imposent des sujétions spécifiques et prévoient notamment : une organisation du dépannage 24H/24 tous les jours de l'année ; une intervention dans un délai de trente minutes maximum pour les véhicules légers et d'une heure pour les poids lourds ; le traitement des appels et la gestion des appels par les sociétés ou les forces de l'ordre et la mise en place de tours de service lorsque plusieurs dépanneurs interviennent sur un même secteur.
13. En contrepartie de ces sujétions, les sociétés de dépannage qui interviennent le cas échéant au profit des concessionnaires disposent d'une exclusivité d'intervention sur autoroute. Elles ne sont autorisées à exercer cette activité qu'après obtention d'un agrément délivré par la société concessionnaire. Les agréments, normalement incessibles et intransmissibles, sont réexaminés chaque année.
14. En vertu des cahiers des charges, la délivrance de l'agrément s'effectue après avis d'une commission interdépartementale d'agrément (CIA). Présidées par le préfet, ces commissions comprennent des représentants de la société d'autoroute concernée, du ministère de tutelle, des forces de police ou de gendarmerie, de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, des organisations professionnelles de dépanneurs et des associations d'usagers. Les CIA doivent se réunir en séance ordinaire au moins une fois par an. En pratique, elles donnent souvent leur avis sur le renouvellement d'agréments et sur les agréments provisoires attribués directement par la société concessionnaire depuis la précédente réunion.
15. Les cahiers des charges prévoient enfin les conditions nécessaires à l'obtention des agréments, notamment relatives au délai d'intervention, à la proximité des locaux par rapport au secteur d'autoroute concerné, à la qualité technique des équipements et des installations et à certaines conditions administratives.

b) Les données économiques de l'activité de dépannage sur autoroutes

16. Les entreprises de dépannage sont pour la plupart de petites ou moyennes entreprises qui exercent le métier de manière locale et qui ont souvent, outre l'activité de dépannage-remorquage sur autoroutes, une activité plus générale de réparation et d'entretien de véhicules.
17. Selon les statistiques disponibles, établies en 2004 par la direction des routes, qui présentaient la situation en 2001, il existait à cette date environ 1 000 dépanneurs agréés, parmi lesquels 826 avaient un agrément pour les véhicules légers, 133 un agrément pour les poids lourds et 69 un double agrément.
18. Sur les secteurs d'intervention déterminés par les sociétés d'autoroutes, le nombre de dépanneurs agréés varie de un à quatre pour le dépannage des véhicules légers et de un à deux pour celui des poids lourds. En moyenne, un secteur d'intervention couvre pour les premiers 21 kms (la longueur variant de facto de 6 à 60 kms) et 40 kms pour les seconds (la longueur variant de facto de 4 à 98 kms).
19. Pour 2007, la direction des routes a recensé 286 420 interventions pour les véhicules légers et 38 219 interventions pour les poids lourds.

20. En ce qui concerne les véhicules légers, le prix des prestations de dépannage-remorquage est réglementé en application du décret n° 89-477 du 11 juillet 1989 modifié. En revanche, il est libre s'agissant du dépannage des poids lourds.
21. Le décret précité précise que le prix forfaitaire des opérations de dépannage couvre le déplacement du véhicule d'intervention et, selon le cas, soit la réparation sur place, soit le remorquage ou le transport du véhicule immobilisé au garage du véhicule d'intervention ou, à la demande de l'utilisateur, en un lieu situé à moins de 5 kms de la sortie d'autoroute. Dans le cas d'un dépannage sur place, le prix des fournitures est en sus. Le prix est majoré de 50 % pour les appels entre 18H00 et 8H00 ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés. Le forfait du dépannage ne comprend qu'une ½ h de travail, le travail au-delà de cette durée étant facturé en plus. Ne sont également pas compris les frais des actes non fixés au titre du décret, comme par exemple les frais de relevage avec une grue.
22. Au 19 septembre 2008, le prix forfaitaire du dépannage pour un véhicule léger était fixé par arrêté à 112 euros.

C. L'ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DES PRATIQUES ALLÉGUÉES

23. L'instruction a mis en évidence que l'octroi et le renouvellement des agréments de service de dépannage-remorquage sur autoroutes concédées s'opéraient sans mise en concurrence suffisante et dans une certaine opacité. Ces éléments ont été communiqués aux sociétés concessionnaires dans le cadre d'une évaluation préliminaire exprimant des préoccupations de concurrence.
24. En effet, si depuis 2000, les sociétés concessionnaires d'autoroute ont organisé des procédures de mise en concurrence pour attribuer des agréments, ces procédures sont restées limitées à des cas ponctuels, comme l'ouverture à la circulation d'une nouvelle section ou la « défaillance » d'un dépanneur agréé, due par exemple à la vente de l'entreprise ou au départ en retraite de son exploitant.
25. Les agréments en cours délivrés ou renouvelés l'ont ainsi été le plus souvent sans publicité préalable à une mise en concurrence et ont fréquemment fait l'objet de reconduction tacite sans que le système de réexamen annuel des agréments avec avis des CIA, prévu par l'article 2 des cahiers des charges, soit appliqué, ce qui a conduit à maintenir une durée excessive aux droits spéciaux accordés aux entreprises.
26. En outre, il est apparu que les sociétés concessionnaires pratiquaient couramment une présélection des candidatures avant le passage devant les CIA, ces dernières entérinant dans la plupart des cas les choix favorables préalables des sociétés sans se prononcer sur l'ensemble des candidatures. De même, bien que l'octroi d'agréments provisoires soit prévu dans les cahiers des charges, le recours excessif à ces agréments, ensuite entérinés par les CIA, a contribué à rendre le système peu concurrentiel.
27. Par ailleurs, l'absence de motivation des rejets des candidatures a alimenté les suspicions de pratiques discriminatoires dans la sélection des dépanneurs agréés.
28. Enfin, dans certains cas, des conventions conclues par les sociétés concessionnaires ont prévu une condition d'affiliation aux groupements d'assistance routière et de dépannage (GARD) pour obtenir l'agrément. Or, les conditions posées par les GARD en matière d'affiliation ne sont pas toujours objectives et peuvent faire l'objet d'une application

discriminatoire. En tout état de cause, l'affiliation obligatoire à une association, qui n'est pas prévue par la réglementation, contribue à entraver l'accès au marché.

29. Au vu de cette situation, et les intéressés ayant manifesté leur disponibilité à régler cette affaire par la voie d'engagements, la rapporteure a adressé le 26 juin 2008 aux sociétés concessionnaires d'autoroutes une évaluation préliminaire exposant des préoccupations de concurrence qui portaient sur les points suivants : la durée excessive de validité des agréments, le caractère limité des procédures de mise en concurrence, l'insuffisance de transparence de ces procédures et la nécessité de supprimer les éventuels accords conclus entre les sociétés concessionnaires et les GARD.
30. Il a été indiqué en outre que les engagements proposés par les sociétés devraient pouvoir s'intégrer dans les cahiers des charges des concessions des autoroutes et être pris en compte lors de la négociation des prochains avenants à ces contrats de concessions.

D. LA MISE EN ŒUVRE DE LA PROCÉDURE D'ENGAGEMENTS

31. Compte tenu de l'évaluation préliminaire résumée ci-dessus, les sociétés concessionnaires AREA, APRR, ASF, Escota, SAPN, SANEF, Cofiroute, SFTRF, ALIS et ATMB ont proposé des engagements conformément à la procédure prévue au I de l'article L. 464-2 du code de commerce. Un « test de marché » a été publié le 31 septembre 2008 à l'intention des tiers potentiellement intéressés.

1. LES ENGAGEMENTS PROPOSÉS A L'ORIGINE PAR LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTE

32. Chaque société concessionnaire a proposé des engagements qui portent sur les points ci-dessous énumérés.
33. La société AREA a toutefois indiqué que ces engagements ne concernaient pas sa filiale, la Société d'assistance touring secours (SATS), qui assure l'essentiel du dépannage des véhicules légers sur le réseau d'autoroute qui lui a été concédé.

a) La transparence des procédures

La publication des avis d'appels à candidatures

34. S'agissant du processus de sélection des candidats, toutes les sociétés concessionnaires ont proposé de s'engager à publier des avis d'appels à candidatures dans les journaux locaux, à l'exception de SANEF et SAPN qui ne le précisait pas expressément. Cofiroute a proposé en outre l'information des fédérations professionnelles. ALIS informe déjà de ses appels d'offres les syndicats professionnels de dépanneurs et procède à leur publication dans les journaux locaux.

Les critères de sélection et la grille d'analyse

35. La plupart des sociétés ont également proposé de s'engager à remettre aux candidats un dossier de consultation faisant état du processus effectif de sélection et des critères de sélection avec leur pondération.

36. Certaines sociétés concessionnaires ont d'ores et déjà précisé leurs critères de sélection. Ainsi, Escota retient les critères suivants par ordre décroissant d'importance : « *distance du dépôt au lieu d'intervention, équipements, qualification du personnel, disponibilité, tarifs pratiqués (autres que réglementaires), accueil client, présentation installations, prestations annexes proposées.* »
37. Les critères proposés par Cofiroute ou ALIS sont sensiblement identiques, quoique cette dernière retienne également un critère de notoriété. Il en est de même s'agissant des sociétés APRR, AREA et SFTRF, qui ne mentionnent toutefois pas de critère de prix mais rajoutent un critère de détention d'une certification (norme AFNOR pour le dépannage des véhicules légers). Les sociétés ont précisé également que cette liste de critères n'est ni exhaustive ni définitive et pourrait être aménagée pour prendre en compte les nécessités et les caractéristiques de chaque appel d'offres.

L'analyse des candidatures

38. L'analyse des candidatures serait effectuée, selon les propositions d'engagements des sociétés, soit par un comité technique d'agrément (CTA) composé des mêmes membres que ceux de la CIA (Cofiroute, Escota), soit par la société elle-même (SANEF, SAPN, APRR, AREA et SFTRF). ASF a proposé la convocation d'une CIA et, en cas de défaut de réunion de cette dernière, de procéder elle-même à l'examen des candidatures. ASF a indiqué, également que dans l'hypothèse d'une divergence entre sa proposition et l'avis de la CIA, elle informerait le préfet de sa décision motivée. Sur les secteurs du réseau autoroutier pour lesquels aucune CIA n'a encore été constituée, les sociétés ont proposé la création d'une nouvelle CIA ou le rattachement à une commission existante, fonctionnant déjà pour le réseau d'une autre autoroute (SFTRF, ATMB).

Les agréments provisoires

39. Afin d'assurer la continuité du service public et de prendre en compte les délais administratifs de fonctionnement des CIA, Cofiroute, Escota, AREA, APRR ont prévu la délivrance d'agréments provisoires, ces derniers devant être ultérieurement validés ou refusés par la CIA. Il en a été de même pour SFTRF, qui ne dispose pas encore de CIA. SANEF, SAPN et ASF ont indiqué envisager de réserver la délivrance d'agréments provisoires aux cas exceptionnels de la défaillance subite d'un dépanneur lorsque la CIA ne peut être réunie dans les délais utiles.

La notification des agréments

40. Cofiroute, Escota, ASF, SFTRF et ALIS ont proposé de s'engager à notifier les agréments et les rejets des candidatures en indiquant les motifs de leur rejet. En revanche, SANEF, SAPN, AREA, APRR et ATMB n'ont proposé aucun engagement sur ce point.

b) La durée de validité des agréments

41. La quasi-totalité des sociétés d'autoroutes ont proposé une durée de validité des agréments de cinq ans pour le dépannage des véhicules légers et de sept ans pour celui des véhicules poids lourds. SANEF et SAPN ont indiqué qu'il était possible de retenir une durée de cinq ans s'agissant de l'agrément retenu pour le dépannage des poids lourds, sous réserve que cette durée ne constitue pas une contrainte telle, par rapport aux investissements requis, que les appels à candidatures deviennent infructueux. Enfin, SFTRF, sans proposer de s'engager sur une durée de validité des agréments, a souhaité que cette durée soit harmonisée sur l'ensemble du réseau.

c) La condition d'affiliation au GARD pour obtenir l'agrément

42. Toutes les sociétés concessionnaires ont indiqué être prêtes à renoncer à ce critère d'agrément. En outre, ASF a proposé de s'engager à dénoncer dans un délai maximum d'un an, à compter de la décision du Conseil, chacun des accords encore en vigueur qu'elle avait précédemment conclus avec un GARD.

d) Les délais de mise en œuvre des procédures de mise en concurrence

43. Si toutes les sociétés concessionnaires ont proposé de remettre en concurrence les agréments qui n'ont pas été délivrés à la suite d'un appel d'offres, elles ont fait des propositions différentes sur les délais de mise en œuvre de ces procédures :
- pour SAPN et SANEF, les appels à candidatures seraient lancés à partir de 2009 pour les agréments dont l'ancienneté est de cinq ans ;
 - pour ASF, Escota et Cofiroute, la mise en œuvre du nouveau dispositif serait complètement réalisée dans un délai de cinq ans maximum à compter de la décision d'acceptation des engagements par le Conseil de la concurrence et de l'accord de l'autorité concédante. SFTRF retenait quant à elle un délai de trois ans à compter de la décision du Conseil de la concurrence et de l'accord de l'autorité concédante ou de la création d'une commission départementale en Savoie ;
 - AREA et APRR ont indiqué que cette nouvelle procédure serait applicable de manière progressive à compter de la décision rendue par le Conseil, en tenant compte de l'ancienneté des agréments ;
 - ATMB n'a pas proposé de délai, mais a subordonné la mise en œuvre du dispositif à la constitution d'une CIA en Haute Savoie ou à la constitution d'une commission interdépartementale ;
 - ALIS a déjà mis en œuvre ces procédures dès l'ouverture de son réseau en octobre 2005.

e) La nature des engagements

44. ASF, Escota et Cofiroute ont demandé que leur autorité concédante soit saisie des propositions d'engagements aux fins d'une modification éventuelle de leurs contrats de concession.
45. Escota et Cofiroute ont demandé également à pouvoir disposer seules du pouvoir de retirer provisoirement l'agrément à un dépanneur en cas de faute grave et ont souhaité obtenir dans le cadre de cette procédure d'engagements la mise en place d'un dispositif dissuasif contre le « dépannage sauvage » effectué sur les autoroutes par des dépanneurs non agréés.

2. LES OBSERVATIONS DES TIERS INTÉRESSÉS

a) Le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire

46. Le ministre, qui assure la tutelle du réseau autoroutier concédé, fait valoir que le délai proposé par les sociétés concessionnaires d'autoroute pour la mise en œuvre de leurs engagements paraît trop long et indique que les agréments les plus anciens devraient faire l'objet d'un réexamen rapide dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence.
47. Il rappelle aussi qu'un projet de décret visant à modifier l'organisation du dépannage sur autoroutes est à l'étude.

b) Le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA)

48. Le CNPA insiste sur le fait que les procédures d'appels à candidatures doivent faire l'objet d'une publicité par voie de presse permettant à toute entreprise susceptible de postuler de prendre connaissance de l'appel d'offres. Il est favorable à ce que les commissions ayant vocation à délivrer les agréments soient constituées par voie d'arrêté préfectoral en tant que sous-commissions des commissions départementales ou interdépartementales de sécurité routière.
49. Opposé à la délivrance d'agréments provisoires, il propose que les critères de sélection soient définis ou validés par les membres de la commission d'agrément et entérinés par le président de cette commission, certains critères contenus dans les certifications de dépannage-remorquage existantes, telles que AFNOR ou QUALICERT pouvant être retenus au titre de critères de sélection (qualification des entrepreneurs, équipement des véhicules de dépannage, équipement de l'atelier, nature des parcs de stationnement, gestion environnementale du site, accueil, disponibilité et proximité des autoroutes).

c) La société Barrault

50. La société Barrault exerce une activité de dépannage-remorquage (véhicules légers et poids lourds) dans la région de Poitiers, mais n'a été agréée ni par ASF ni par Cofiroute, qui exploitent les autoroutes du secteur.
51. Selon cette société, le contrat d'agrément conclu par une société concessionnaire d'autoroute avec un dépanneur constitue une délégation de service public, qui doit être soumise aux obligations de publicité et de concurrence et être limitée dans la durée, en vertu des dispositions de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, dite « loi Sapin ».
52. Elle souligne que, compte tenu de la pratique de délivrance des agréments provisoires, l'avis de la CIA est le plus souvent rendu postérieurement à la conclusion du contrat d'agrément, la commission se contentant de valider les choix opérés par les sociétés. Elle indique que cette pratique rend par ailleurs difficile et d'un intérêt limité, pour les candidats non retenus, la contestation éventuelle de l'avis rendu par la commission, par le biais d'un référé précontractuel ou d'un recours en annulation. Pourtant, les irrégularités des procédures actuelles causeraient un préjudice financier aux dépanneurs non agréés, car la proximité d'une autoroute capterait l'essentiel de la clientèle, en ce qui concerne les dépanneurs poids lourds.

53. Cette société souligne par ailleurs que si les contrats d'agrément proposés par ASF n'imposent pas d'affiliation au GARD, la composition de la CIA assure une surreprésentation de cette association, tant par rapport aux représentants de l'administration que par rapport aux autres représentants des professionnels et des usagers, de sorte que faute de quorum imposé, les représentants du GARD sont parfois majoritaires et qu'il en découle la suspicion que des dépanneurs membres du GARD sont favorisés par rapport aux autres dépanneurs.
54. S'agissant des engagements, la société Barrault considère que la durée des agréments proposée par les sociétés concessionnaires est manifestement excessive, une durée d'un an renouvelable deux fois étant suffisante et de nature à assurer une mise en concurrence régulière des dépanneurs.
55. Enfin, la société Barrault précise que les contrats d'agrément n'ont pour objet que d'assurer le dépannage immédiat ou le remorquage des véhicules, et ne concernent donc pas les réparations lourdes. Il en résulterait que la possession d'un atelier de réparation en plus du fourgon atelier, qui permet les réparations sur place, ne devrait pas constituer un critère d'agrément.

d) La SARL Rapidépannage 62

56. Cette société souligne tout d'abord que les parkings et aires de repos devraient être ouverts à tout dépanneur, même non agréé.
57. Elle soutient que « *les conditions de fonctionnement des commissions sont très injustes* », puisque dans son secteur, « *le président CNPA et le président FNA siègent* » et qu'ils influencent les autres membres de la CIA, entraînant l'éviction des dépanneurs non affiliés à ces organisations.
58. Selon cette société, le monopole dont bénéficient les dépanneurs agréés sur autoroute permet à ces derniers d'amortir leur matériel et de faire une concurrence déloyale sur route aux dépanneurs non agréés, en pratiquant des prix inférieurs au marché.
59. Elle estime anormal que le nombre de dépanneurs agréés soit différent en fonction des sections d'autoroute. Elle expose enfin que pour respecter la concurrence, il faudrait que les appels d'offres prennent en compte le délai d'investissement nécessaire pour que les entreprises qui ne disposent pas encore du matériel suffisant puissent soumissionner et être agréées.

II. Discussion

60. Le Conseil de la concurrence dispose de la faculté, sur le fondement du I de l'article L. 464-2 du code de commerce, d'« *accepter des engagements proposés par les entreprises ou organismes et de nature à mettre un terme aux pratiques anticoncurrentielles* », selon les modalités précisées à l'article R. 464-2 du code de commerce.
61. Contrairement à ce qu'indique la société Barrault, les conventions conclues entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les dépanneurs qu'elles agrément n'entrent pas, pour différentes raisons, dans le champ d'application de la loi Sapin. En particulier, l'article 38 de celle-ci, codifié à l'article L. 1411-1 du code général des collectivités

territoriales, ne concerne que les personnes morales de droit public et ne s'applique donc pas aux sociétés concessionnaires d'autoroutes qui sont des personnes morales de droit privé. Il convient néanmoins de souligner, sans entrer dans une analyse juridique aussi précise que celle qui a été exposée dans l'avis du Conseil de la concurrence n° 05-A-22 du 2 décembre 2005 relatif à une demande d'avis de l'Association pour le maintien de la concurrence sur le réseau autoroutier (AMCRA) sur les problèmes de concurrence pouvant résulter de la privatisation annoncée des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, que les actuelles sociétés concessionnaires sont susceptibles, pour le choix des opérateurs extérieurs auxquels elles délégueraient le service du dépannage-remorquage, de devoir respecter « *les règles fondamentales du traité [instituant la Communauté européenne] en général et le principe de non discrimination en particulier; ce principe impliquant notamment, une obligation de transparence (...) consistant à garantir, en faveur de tout soumissionnaire potentiel, un degré de publicité adéquat permettant une ouverture des marchés à la concurrence, ainsi que le contrôle des procédures d'adjudication* » (voir notamment les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 7 décembre 2000 *Telaustria et Telefonadress*, C-324/98, points 60 et suivants, du 21 juillet 2005, *Coname*, C-231/03, et du 13 septembre 2007, *Commission / République italienne*, C-260/04).

62. En l'occurrence, ces règles et principes ne sont pas suffisamment respectés, ainsi qu'il ressort de l'expression des préoccupations de concurrence.
63. Il y a toutefois lieu de préciser que la mise en concurrence ne saurait s'imposer lorsque la société concessionnaire entend exercer l'activité de dépannage-remorquage « en régie » ou lorsqu'elle entend la confier à une entité sur laquelle elle « *exerce un contrôle analogue à celui qu'(elle) exerce sur ses propres services* » (cas des prestations intégrées dites « in house » telles qu'analysées dans l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 18 novembre 1999 *Teckal* (Aff. C-107/98) ou dans l'arrêt du 13 octobre 2005, *Parking Brixen*, C-458/03). A cet égard, le Conseil note que la société AREA peut, dans la situation actuelle, limiter ses engagements aux services de dépannage-remorquage qui ne sont pas directement effectués par sa filiale, la société d'assistance *Touring Secours*.
64. Il y a également lieu de préciser que, dans la mesure où les aires de services ou de repos sont incluses dans le périmètre des concessions autoroutières et que les sociétés concessionnaires sont responsables du dépannage-remorquage sur l'ensemble du domaine concédé, elles sont légitimes, pour autant que les cahiers des charges leur laissent une marge d'appréciation à cet égard, à décider, pour des raisons d'organisation du service et de sécurité, que ces espaces doivent être soumis aux mêmes règles que la voie roulante et que notamment seuls les dépanneurs agréés peuvent y intervenir. De même, il est de la responsabilité des sociétés concessionnaires, sous le contrôle de l'autorité de tutelle et le cas échéant du juge, de déterminer le nombre de dépanneurs agréés nécessaires pour assurer le service sur tel ou tel tronçon d'autoroute.
65. Ceci étant précisé, les engagements proposés par les sociétés concessionnaires sont examinés ci-après.
66. Le Conseil estime que ces engagements apportent globalement une réponse satisfaisante aux préoccupations de concurrence identifiées au stade de l'évaluation préliminaire. Ils entraînent une modification substantielle des modalités d'attribution du service de dépannage sur autoroute en soumettant cette attribution à des mises en concurrence régulières.

67. Toutefois, ces engagements ont fait l'objet de certaines modifications en séance pour tenir compte des observations formulées dans le cadre du test de marché et des discussions avec le Conseil. Elles visent à harmoniser et à rendre plus concurrentiel le dispositif proposé.
68. Certaines demandes exprimées par les sociétés concessionnaires n'ont pu recevoir de réponse du Conseil de la concurrence dans le cadre de la présente procédure, dans la mesure où elles ne concernaient pas la question de la mise en concurrence du service de dépannage-remorquage. Il en est ainsi des demandes des sociétés ASF, Escota et Cofiroute visant à la mise en place d'un dispositif dissuasif contre le « *dépannage sauvage* », c'est-à-dire effectué par des dépanneurs qui ne sont pas titulaires d'agrément et l'attribution à ces sociétés d'un pouvoir de sanction et de retrait d'agrément contre les dépanneurs agréés défaillants.

A. LA TRANSPARENCE DES PROCÉDURES

1. LA PUBLICATION DES AVIS D'APPELS À CANDIDATURES

69. Les sociétés concessionnaires se sont finalement toutes engagées à assurer la publicité de leurs appels d'offres, à tout le moins par une publication dans les journaux locaux.

2. LES CRITÈRES DE SÉLECTION ET LA GRILLE D'ANALYSE

70. Les sociétés se sont engagées à retenir dans tous les cas des critères objectifs de sélection des dépanneurs, à savoir les critères relatifs notamment à la distance du garage au lieu d'intervention, à la qualité des équipements, à la qualification du personnel et à la disponibilité, ainsi qu'un critère de prix. A cet égard, les candidats devront indiquer les prix des prestations qui ne sont pas réglementées et les conditions d'évolution de ces prix pendant la durée de l'agrément dont ils bénéficieront. S'agissant des véhicules légers, ces prix pourront porter notamment sur les taux horaires de main d'œuvre et de remorquage hors forfait ou sur le coût journalier du gardiennage. S'agissant des véhicules poids lourds, les prix pourront porter sur le coût horaire de la main d'œuvre et le coût horaire d'une intervention de dépannage sur place n'ayant pas nécessité le déplacement d'une dépanneuse.
71. ALIS s'est par ailleurs engagée à retirer le critère de notoriété, portant sur la réputation de l'entreprise et de ses dirigeants du point de vue professionnel et civil, qu'elle faisait jusque là figurer dans ses appels d'offres, un tel critère pouvant avoir pour effet d'exclure de nouveaux entrants.
72. En revanche, les observations de la société Barrault pour limiter le critère relatif à l'équipement des candidats à l'existence d'équipements de dépannage-remorquage, sans exiger de moyens de réparation plus importants, n'ont pas pu être retenues dès lors qu'elles méconnaissent les exigences spécifiées dans les cahiers des charges.
73. Au contraire, certains critères de sélection proposés par le CNPA liés à des aspects environnementaux peuvent le cas échéant être retenus par les sociétés concessionnaires.
74. S'agissant des grilles d'analyse des candidatures, que celles-ci prennent la forme d'une hiérarchisation ou d'une pondération des critères, les sociétés d'autoroute se sont toutes

engagées à les porter à la connaissance des éventuels candidats et à les faire figurer dans le règlement de consultation de l'appel d'offres.

3. L'ANALYSE DES CANDIDATURES ET LES AGRÉMENTS PROVISOIRES

75. Les sociétés concessionnaires se sont engagées à procéder à l'analyse des candidatures, le cas échéant en vue de délivrer des agréments provisoires, soit seules, soit dans le cadre d'un comité technique d'agrément, émanation de la CIA, ou encore avec les membres de celle-ci dûment conviés. Les décisions d'agrément seraient prises par les sociétés concessionnaires elles-mêmes sans intervention de la CIA (ATMB, ALIS), par les sociétés concessionnaires après avis de la CIA (APRR, ASF) ou par les CIA elles-mêmes (SANEF, Cofiroute, Escota, SFTRF, SAPN, AREA). L'éventuel agrément provisoire serait dans tous les cas examiné par la CIA.
76. A cet égard, les sociétés concessionnaires se sont engagées à ne plus délivrer d'agrément provisoire sans mise en concurrence. Certaines sociétés ont toutefois prévu, en cas de défaillance subite d'un dépanneur, de pouvoir délivrer un agrément provisoire à un dépanneur déjà agréé dont le champ d'intervention serait étendu ou à un dépanneur s'étant porté candidat et n'ayant pas été retenu. Cette dérogation au principe posé de l'interdiction de toute délivrance d'agrément sans mise en concurrence s'entend comme ne pouvant être utilisée que pour assurer la continuité du service public et comme limitée à la durée nécessaire à l'organisation d'un appel d'offres.
77. La proposition du CNPA tendant à ce que les commissions ayant vocation à délivrer les agréments soient constituées par voie d'arrêté préfectoral en tant que sous-commissions des commissions départementales ou interdépartementales de sécurité routière relève de la compétence ministérielle et ne saurait donc être discutée dans le cadre de la présente procédure. Il en est de même s'agissant des observations de la société Barrault relatives à la nécessité d'imposer un quorum pour les réunions des CIA ou des critiques de la SARL Rapidépannage 62 portant sur le fonctionnement de ces mêmes commissions. Sur ces derniers aspects, néanmoins, le Conseil de la concurrence ne peut que recommander que soient retenues par le pouvoir réglementaire des modalités de fonctionnement garantissant une intervention à la fois objective et transparente de ces commissions pour effectuer une sélection par les mérites.

4. LA NOTIFICATION DES DÉCISIONS NÉGATIVES

78. Les sociétés d'autoroute se sont finalement toutes engagées en séance à motiver les refus d'agrément et à informer les dépanneurs des voies de recours dont ils disposent contre ces décisions. Le respect de ces exigences, au demeurant légales, est nécessaire pour assurer la transparence du système d'octroi des agréments et l'égalité de traitement entre les candidats.

B. LA DURÉE DE VALIDITÉ DES AGRÉMENTS

79. Dans sa communication interprétative sur les concessions en droit communautaire (JOCE 2000, C121, p. 2) la Commission européenne expose que le principe de proportionnalité, qui s'applique en matière de concession de services « *tout en laissant aux organisations*

concedantes la faculté de définir, notamment en termes de performances et de spécifications techniques, l'objectif à atteindre, exige cependant que toute mesure choisie soit à la fois nécessaire et appropriée au regard de l'objectif fixé » et qu'« il exige aussi de concilier concurrence et équilibre financier ; la durée de la concession doit donc être fixée de manière à ne pas restreindre ou limiter la libre concurrence au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer l'amortissement des investissements et une rémunération raisonnable des capitaux investis, tout en maintenant un risque inhérent à l'exploitation pour le concessionnaire ». Les mêmes principes peuvent être appliqués en l'espèce.

80. Les sociétés concessionnaires ont toutes proposé de retenir des durées de contrats pour le dépannage-remorquage de cinq ans pour les véhicules légers et de sept ans pour les poids lourds, à l'exception de la société ALIS qui a proposé des durées respectivement de trois et cinq ans.
81. Les discussions en séance ont montré que, compte tenu des matériels nécessaires pour respecter les exigences posées par les cahiers des charges s'agissant du dépannage sur autoroute, qui requiert des dépanneuses plus modernes et plus sophistiquées que celles usuellement utilisées sur route, et notamment un « *matériel d'évacuation (...) constitué d'un minimum de deux dépanneuses homologuées par la DRIRE dont l'une au moins aura la capacité suffisante pour évacuer les véhicules d'un (poids total autorisé en charge) P.T.A.C. égal à 3.5 tonnes* », les durées proposées par les sociétés concessionnaires n'apparaissent pas manifestement disproportionnées par rapport à la durée d'amortissement des matériels. En particulier, cette durée peut inciter un nouvel entrant qui devra acquérir un matériel spécifique à présenter sa candidature. A cet égard, les sociétés concessionnaires ont précisé en séance qu'elles pourraient agréer un dépanneur ne disposant pas encore de tout le matériel, mais disposant de garanties pour son achat dans les délais requis.
82. Le Conseil a donc estimé que les engagements proposés sur ce point par les sociétés concessionnaires étaient acceptables.

C. LA CONDITION D'AFFILIATION AU GROUPEMENT GARD POUR OBTENIR L'AGRÈMENT

83. Les engagements proposés par les sociétés concessionnaires visant à renoncer à l'utilisation de ce critère pour la sélection des dépanneurs et plus précisément celui de la société ASF de dénoncer dans un délai d'un an tous les accords en vigueur conclus avec les GARD répondent aux préoccupations de concurrence exprimées par le Conseil.

D. LES DÉLAIS DE MISE EN ŒUVRE DES PROCÉDURES DE MISE EN CONCURRENCE

84. Lors de la séance, les sociétés concessionnaires se sont engagées à mettre en œuvre ces procédures de mise en concurrence pour l'ensemble des agréments de dépannage-remorquage sur leurs réseaux dans un délai maximum de trois ans, sous réserve de circonstances exceptionnelles dûment justifiées, à compter de la décision du Conseil de la concurrence et, s'agissant des sociétés ASF, Escota, APRR, AREA et Cofiroute, de l'accord de l'autorité concédante, c'est-à-dire le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Ce dernier n'a d'ailleurs formulé aucune objection à ces engagements, ni dans ses observations écrites, ni lors de la séance.

AREA s'est pour sa part engagée à une mise en œuvre de la procédure dans un délai maximum de dix-huit mois.

E. CONCLUSION

85. Le Conseil considère que les engagements des sociétés concessionnaires, améliorés ou précisés par les modifications proposées à l'issue des débats, répondent aux préoccupations de concurrence soulevées dans cette affaire et présentent un caractère crédible et vérifiable. Il y a donc lieu d'accepter les engagements des sociétés concernées, de les rendre obligatoires et de clore la procédure.

DÉCISION

Article 1^{er} : Les engagements proposés par les sociétés ASF, Escota, APRR, AREA, SANEF, SAPN, Cofiroute, ALIS, SFTRF et ATMB, qui font partie intégrante de la présente décision à laquelle ils sont annexés, sont acceptés par le Conseil de la concurrence. Ces engagements sont rendus obligatoires dès la notification de la présente décision.

Article 2 : Il est mis fin à la procédure enregistrée sous le numéro 05/0026 F.

Délibéré sur le rapport oral de Mme Vidal, par M. Lasserre, président, président de séance, Mme Aubert, vice-présidente et M. Piot, membre.

La secrétaire de séance,
Marie-Anselme Lienafa

Le président,
Bruno Lasserre

Dépannage sur autoroutes

Propositions d'engagement de la société ASF

1. Sur les procédures de mise en concurrence :

ASF propose de s'engager pour tout secteur sur lequel elle organise le dépannage, à attribuer les agréments par voie d'appel à candidature de manière harmonisée sur l'ensemble de son réseau et à garantir une compétition équitable entre les candidats.

Pour cela, ASF organisera des procédures publicité et de mise en concurrence à intervalles réguliers, en tenant compte de la nature des véhicules dépannés :

- pour le dépannage des véhicules légers (VL) : durée de l'agrément fixée à 5 ans,
- pour le dépannage des poids lourds (PL) : en raison des investissements nécessaires et du nombre plus faible d'interventions de dépannage, durée de l'agrément fixée à 7 ans,

sauf cas particuliers qui nécessiteraient, notamment pour des questions d'organisation interne, une durée plus courte.

Les agréments délivrés seront systématiquement remis en concurrence. Ils ne pourront pas faire l'objet d'une reconduction tacite.

2. Sur la transparence des procédures mises en place :

ASF propose de s'engager sur l'organisation suivante en vue de l'agrément des dépanneurs :

a. Parution d'un avis d'appel à candidature

ASF fera paraître dans au moins un journal d'annonces légales du ou des départements concernés un avis d'appel à candidature précisant notamment l'objet, le secteur d'intervention, les informations relatives au dossier de candidature (notamment lieu et modalités de retrait du dossier), l'organisation de la réception des dossiers de candidatures, les critères de sélection des candidatures, le phasage de la procédure.

b. Dossier de consultation

Le dossier de consultation remis aux candidats selon les dispositions décrites dans l'avis d'appel à candidatures détaillera de manière précise le processus effectif de sélection des dépanneurs, les critères de sélection (et leur pondération) ainsi que les modalités d'analyse des candidatures.

ASF veillera à appliquer sur l'ensemble de son réseau des critères harmonisés, certains critères complémentaires pouvant être au cas par cas ajoutés, ceci afin de

prendre en compte les nécessités et caractéristiques de chaque appel à candidatures, notamment des caractéristiques des réseaux concernés.

S'agissant plus spécifiquement du critère prix, ASF s'engage à prendre en compte les niveaux de tarifs pratiqués par les candidats, à savoir pour les VL et les PL le prix au kilomètre du remorquage hors forfait, le tarif horaire de main d'œuvre, le coût journalier du gardiennage ainsi que le tarif horaire du dépannage sur place et le tarif du remorquage en fonction du tonnage pour les PL.

Le candidat indiquera de quelle manière il pourra faire évoluer ses prix pendant la durée de l'agrément.

Le dossier de consultation contiendra également la liste des documents qui sont à remettre à ASF à l'appui des dossiers de candidature.

c. Analyse des candidatures

Dès la publication de l'avis d'appel à candidatures, ASF demandera au Préfet l'organisation d'une Commission Interdépartementale d'Agrément dans sa composition actuelle dans un délai maximum d'un mois après la date prévue de remise des dossiers par les candidats.

ASF informera le Préfet de la date prévue pour la séance d'ouverture des plis organisée par ASF. Il appartiendra au Préfet d'en informer les membres de la Commission Interdépartementale d'Agrément afin de permettre à ceux-ci d'y assister à leur convenance.

A la réception des candidatures, un P.V. d'ouverture des plis sera dressé par les représentants d'ASF en présence des membres de la Commission Interdépartementale d'Agrément ainsi conviés.

Les représentants d'ASF, accompagnés, si ceux-ci le souhaitent, des membres de la Commission Interdépartementale d'Agrément présents à l'ouverture des plis et informés à l'issue de celle-ci, pourront se rendre sur les installations des candidats afin d'apprécier *in concreto* le respect des critères figurant dans le dossier de consultation ainsi que la qualité du service proposé par les candidats, et dresser un procès-verbal de constat.

A l'issue, ASF établira un rapport d'analyse des candidatures conduisant à une proposition de choix du candidat.

d. Commission Interdépartementale d'Agrément

La Commission est présidée par le Préfet.

Aucun quorum n'est requis.

ASF présentera à la Commission Interdépartementale d'Agrément son rapport qui précisera notamment les modalités d'appel à candidatures, les critères de sélection et leur pondération mentionnés dans le dossier de consultation, le procès-verbal

d'ouverture des plis ainsi que l'analyse des candidatures conduisant à sa proposition.

La Commission émettra un avis sur la base du dossier ainsi présenté, avis qui sera consigné en séance dans un procès-verbal rédigé par le Préfet.

Dans l'hypothèse d'une éventuelle divergence entre la décision prise par ASF et l'avis ainsi rendu, ASF informerait par courrier le Préfet de sa décision dûment motivée.

A défaut d'organisation par l'autorité préfectorale d'une réunion de la Commission Interdépartementale d'Agrément dans le délai sus-indiqué, ASF décidera sans avis de la Commission.

e. Délivrance de l'agrément

ASF confirmera par courrier l'agrément au candidat retenu, précisant la date de démarrage et de fin de l'agrément.

ASF notifiera à chacun des candidats non retenus sa décision en indiquant les motifs de non sélection sur la base des critères figurant dans le dossier de consultation ainsi que les voies et délais de recours.

f. Délivrance d'un agrément provisoire

Afin de faire face à des situations exceptionnelles et/ou imprévisibles (telles que le remplacement sans délai d'un dépanneur défaillant), et d'assurer la continuité du service de dépannage, ASF conservera la faculté de délivrer un agrément provisoire pour une durée d'un an maximum non renouvelable, par dérogation à la procédure proposée ci-dessus et dans l'attente du lancement d'une nouvelle procédure de publicité et de mise en concurrence.

Le dépanneur ainsi provisoirement agréé sera, dans la mesure du possible, choisi parmi les dépanneurs ayant déjà fait l'objet d'un agrément sur une section voisine.

Dans ce cas, ASF informera en parallèle le Préfet en justifiant le caractère exceptionnel de cet agrément.

3. Sur la suppression des accords conclus avec les GARD :

ASF propose de s'engager sur le fait qu'aucune condition d'affiliation aux GARD ne figure parmi les conditions demandées en vue de l'obtention de l'agrément.

De plus, ASF est disposée à dénoncer dans un délai maximum d'une année à compter de la décision du Conseil de la Concurrence chacun des accords encore en vigueur précédemment conclus avec les GARD.

4. Sur l'application dans le temps du nouveau dispositif

Concernant les sections sur lesquelles les agréments ont déjà été attribués et pour tenir compte tant des moyens importants qu'ASF doit mobiliser, que des modalités de fonctionnement des Commissions (inter)départementales d'agrément, ASF propose de s'engager à mettre en œuvre des procédures de mise en concurrence conformes à ses propositions d'engagements, tels qu'énoncés ci-dessus, sur l'ensemble de son réseau, dans un délai maximal de trois ans, sauf circonstances exceptionnelles, à compter de la décision rendue par le Conseil de la Concurrence et de l'accord de son autorité concédante .

**Propositions d'engagements de la société ESCOTA dans le cadre de
la procédure prévue
par l'article L 464.2 du code de commerce**

L'organisation du dépannage sur le réseau exploité par ESCOTA répond à des exigences figurant dans le cahier des charges du contrat de concession signé avec l'Etat concédant à l'article 13.1 qui stipule que «*la société concessionnaire est tenue d'assurer ou de faire assurer, sous sa responsabilité, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par les instructions figurant au I de l'annexe E*».

Il convient donc de tenir compte de la réglementation applicable (soit la circulaire du 13 juin 1979), mais également des impératifs en matière de sécurité et de fluidité du trafic qui ont été évoqués dans la note d'évaluation préliminaire.

A cet effet, la Direction des routes a élaboré des cahiers des charges pour le dépannage des véhicules légers (VL) et le dépannage des poids lourds (PL) qui ont été diffusés par circulaires. Ces cahiers des charges imposent des sujétions spécifiques ainsi que les modalités d'intervention des sociétés de dépannages.

L'organisation du dépannage sur autoroute fait également intervenir une instance appelée Commission Interdépartementale d'Agrément qui est placée sous la présidence du Préfet ou de son représentant.

Le nombre de prestataires est limité afin que ceux-ci bénéficient d'un volume d'activité suffisant au regard de ces investissements qu'ils doivent réaliser pour s'équiper.

Il est par ailleurs constant que le tarif des dépannages des VL est réglementé en application du décret n°89-477 du 11 juillet 1989. S'agissant du dépannage des PL, les prix des prestations sont libres.

Votre note préliminaire d'évaluation a mis en évidence les points sur lesquels il semble important de faire évoluer nos pratiques opérationnelles en vue d'améliorer les conditions de concurrence, ce qui appelle de notre part les engagements suivants.

1. Principes généraux d'agrément

1.1. Harmonisation des procédures de mise en concurrence

Une fois la procédure close devant le Conseil de la Concurrence, ESCOTA s'engage pour tout secteur sur lequel elle doit organiser le dépannage, à les attribuer par voie d'appel à candidature de manière harmonisée sur l'ensemble de son réseau.

1.2. Durée des agréments

ESCOTA s'engage à organiser des procédures de mise en concurrence à intervalles réguliers, en tenant compte de la nature des véhicules dépannés :

- pour le dépannage des véhicules légers (VL) : durée de l'agrément fixée à 5 ans.
- pour le dépannage des poids lourds (PL) : en raison des investissements nécessaires et du nombre plus faible d'interventions de dépannage, durée de l'agrément fixée à 7 ans.

1.3. Remise en concurrence des agréments

A l'issue de la période maximale de 5 ans pour les VL et de 7 ans pour les PL, les agréments délivrés seront systématiquement remis en concurrence. Ils ne pourront pas faire l'objet d'une reconduction tacite.

2. Sur la transparence des critères de la procédure de mise en concurrence

2.1. Sur le processus de sélection des candidats

a. Parution d'un avis d'appel à candidature

ESCOTA fera paraître dans au moins 1 journal d'annonces légales du ou des départements concernés un avis d'appel à candidature qui précisera notamment l'objet, le secteur d'intervention, les informations relatives au dossier de candidature (notamment lieu et modalités de retrait du dossier), l'organisation de la réception des offres, les critères de sélection des candidatures, le phasage de la procédure.

Outre cette publication, la société Escota procédera à une large diffusion de cette annonce auprès des professionnels ayant fait acte de candidature spontanée, auprès des syndicats de professionnels et des administrations partenaires de l'activité du dépannage remorquage.

b. Détail de la consultation

Le dossier de consultation remis aux candidats selon les dispositions décrites dans l'avis d'appel à candidatures détaillera de manière précise le processus effectif de sélection des dépanneurs, les critères de sélection et les modalités d'analyse des candidatures. Ce dossier contiendra également les documents qui sont à remettre à ESCOTA afin que l'examen des candidatures soit effectué en toute transparence par le Comité Technique d'Agrément (CTA):

c. Analyse des candidatures

A la réception des candidatures, un Comité Technique d'Agrément¹, émanation de la Commission Interdépartementale d'Agrément examinera les dossiers et dressera un relevé de décisions dans lequel il consignera les éléments de la candidature reçus.

A ce stade, le CTA disposera de 3 alternatives :

¹ Le CTA est composé des mêmes membres que ceux figurant au sein de la Commission Interdépartementale d'Agrément. ESCOTA convoque les membres du CTA par courrier au-moins 7 jours francs avant la tenue de la réunion. Il se réunit valablement sans condition de quorum.

- accepter la candidature en vue d'un examen plus complet,
- rejeter la candidature.

Les membres du CTA pourront également se rendre sur place afin d'apprécier *in concreto* le respect des critères susvisés ainsi que la qualité du service proposé par les candidats. Le CTA analysera les candidatures et proposera l'attribution de l'agrément provisoire au(x) dépanneur(s) les mieux classés.

d. Notification des décisions

ESCOTA avisera par courrier dans un délai de trois mois maximal à compter de la réception des candidatures :

- le(s) dépanneur(s) retenus,
- les dépanneurs non retenus en leur indiquant les motifs de leur rejet.

Ceci sous réserve de la décision de la Commission Interdépartementale d'Agrément.

e. Délivrance de l'agrément provisoire / période d'essai

Afin d'assurer la continuité du service public et de prendre en compte les délais administratifs de fonctionnement des commissions interdépartementales d'agrément, ESCOTA, sur proposition du CTA, délivre un agrément provisoire au(x) dépanneur(s) présentant les meilleures garanties conformément aux critères de sélection des candidatures. Cet agrément peut constituer également, une période d'essai, jusqu'à la date de la réunion de la commission.

Aucun agrément n'est délivré sans processus de sélection de candidat. Ainsi la société Escota] procédera systématiquement à une mise en concurrence.

f. Délivrance de l'agrément définitif

Lors de la plus proche réunion de la commission interdépartementale, celle-ci aura pour mission de réexaminer l'ensemble des dossiers de candidatures au regard des critères de sélection des candidatures sur la base des rapports d'analyse établis par le CTA.

ESCOTA notifiera la décision d'agrément définitif de la Commission Interdépartementale d'Agrément au(x) dépanneur(s) retenu(s), soit pour confirmer l'agrément provisoire soit pour l'infirmer en fonction de l'avis défavorable de la Commission interdépartementale.

2.2. Sur les critères de sélection

Dans le cadre des appels à candidatures, ESCOTA a établi une liste de critères de sélection par ordre décroissant d'importance :

- Distance du dépôt au lieu d'intervention
- Equipements
- Qualification du personnel
- Disponibilité
- Tarifs pratiqués (autres que réglementaires)
- Accueil client/présentation installations

- Prestations annexes proposées

Précisions sur le critère «Prix» :

Pour les VL : le « critère prix » portera sur les coûts de gardiennage, les kilomètres parcourus, la main d'œuvre horaire.

Pour les PL : le « critère prix » portera sur les coûts de gardiennage, les kilomètres parcourus, la main d'œuvre horaire, le coût du dépannage sur place, le coût du remorquage en fonction du tonnage.

Le candidat indiquera de quelle manière il pourra faire évoluer ses prix pendant la durée de l'agrément.

ESCOTA précise que cette liste de critères n'est pas exhaustive ni définitive et pourra évoluer en fonction des nécessités et des caractéristiques de chaque appel à candidatures. Dans tous les cas, la mention des critères de sélection figurera dans l'avis d'appel à candidatures et leur pondération sera précisée dans le Dossier de consultation.

La politique tarifaire du dépanneur agréé fera l'objet d'une information systématique à la société Escota ainsi qu'à la DGCCRF à chaque changement tarifaire.

3. Sur la suppression des accords conclus avec les GARD

ESCOTA s'engage à ce qu'aucune condition d'affiliation aux GARD ne figure parmi les conditions demandées en vue de l'obtention de l'agrément.

4. Sur la modification des cahiers des charges reprenant en substance les présents engagements

Comme mentionné en préambule, l'organisation du dépannage sur le réseau exploité par ESCOTA est mentionnée à l'article 13.1 qui renvoie à une annexe. La modification du contrat de concession nécessite outre l'accord des parties une approbation par décret en Conseil d'Etat. Nous proposons donc qu'une fois les différentes évolutions réglementaires intervenues sur le sujet de l'organisation du dépannage sur autoroute concédée, ces dispositions soient reprises à l'occasion d'un prochain avenant au contrat de concession.

5. Application dans le temps du nouveau dispositif

Concernant les sections sur lesquelles les contrats ont déjà été attribués et pour tenir compte tant des moyens importants que ESCOTA doit mobiliser, que des modalités de fonctionnement des Commissions interdépartementales d'agrément. ESCOTA s'engage à mettre en œuvre des procédures de mises en concurrence conformes à nos engagements énoncés ci-dessus sur l'ensemble de notre réseau dans un délai maximal de trois ans, sauf circonstances exceptionnelles dûment justifiées, à compter de la décision rendue par le Conseil de la Concurrence et après accord du concédant.

A l'issue de cette période de trois ans, sauf circonstances exceptionnelles dûment justifiées, l'ensemble des procédures de publicité et de mise en concurrence aura été ainsi harmonisé sur l'ensemble du réseau de ESCOTA

L'ensemble de ces engagements sera très prochainement repris dans les documents de publicité et de mise en concurrence mis en œuvre à l'occasion des futures consultations.

Enfin nous souhaitons à l'occasion de la présente procédure, souligner que la mise en place de l'organisation du dépannage sur autoroutes nécessite de pouvoir disposer d'une surveillance des dépanneurs qui interviendraient sur le domaine public autoroutier sans autorisation, et d'un dispositif dissuasif à leur égard. Aujourd'hui nos moyens de contestation de ces interventions se limitent à dans des dépôts de plainte rarement suivies d'effet. Nous appelons de nos vœux la mise en place d'outils efficaces de lutte contre ces interventions qui pourrait notamment s'inscrire dans le cadre de la réforme que vous évoquez.

Nous souhaitons également que ESCOTA puisse disposer seule du droit de sanctionner un dépanneur et de lui retirer provisoirement son agrément en cas de faute grave (non respect des règles de sécurité ...), ledit dépanneur déchu pouvant ensuite formuler un recours devant la Commission Interdépartementale d'Agrément.

La décision définitive de retrait de l'agrément (ou non) étant prise par la Commission Interdépartementale d'Agrément

**Propositions d'engagements de la société
Autoroutes Paris-Rhin-Rhône dans le cadre de la procédure
prévue par l'article L 464.2 du code de commerce**

L'organisation du dépannage sur autoroutes par APRR (ci-après dénommée « la Société ») répond à des exigences liées au cahier des charges de la concession qui stipule que « *la société concessionnaire est tenue d'assurer ou de faire assurer, sous sa responsabilité, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par la réglementation et les instructions ministérielles en vigueur* ».

Il convient donc de tenir compte de la réglementation applicable (i.e. circulaire du 13 juin 1979), mais également des impératifs en matière de sécurité et de fluidité du trafic qui ont été évoqués dans la note d'évaluation préliminaire.

Ces éléments démontrent la nécessité d'organiser les interventions de dépannage sur autoroutes. A cet effet, la Direction des routes a élaboré des cahiers des charges pour le dépannage des véhicules légers (VL) et le dépannage des poids lourds (PL) qui ont été diffusés par circulaires. Ces cahiers des charges imposent des sujétions spécifiques ainsi que les modalités d'intervention des sociétés de dépannages. Ces éléments sont mentionnés dans la note d'évaluation préliminaire.

Il est par ailleurs constant que le tarif des dépannages des VL est réglementé en application du décret n°89-477 du 11 juillet 1989. S'agissant du dépannage des PL, les prix des prestations est libre.

Il est acquis que le nombre de prestataires peut être limité afin que ceux-ci bénéficient d'un volume d'activité suffisant au regard de ces investissements qu'ils doivent réaliser pour s'équiper. A défaut, les prestataires ne seront pas intéressés pour répondre aux avis d'appel à candidatures.

L'organisation du dépannage sur autoroute est également encadrée par une instance appelée Commission d'agrément.

Cette commission est placée sous la présidence du Préfet ou de son représentant, qui détermine dans un arrêté sa compétence géographique (interdépartementale). Sa composition est fixée selon le Cahier des Charges du dépannage et comprend des représentants de la Société, de la Mission du Contrôle des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes, des forces de Police ou de Gendarmerie, de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes, des organisations professionnelles et des usagers.

La commission d'agrément a notamment pour missions de confirmer:

- les agréments provisoires attribués par la Société
- les suspensions d'agrément prononcées par la Société
- les retraits d'agréments proposés, à titre de sanction, soit par l'administration soit par la Société



Elle est également appelée à donner son avis préalablement :

- à une suspension d'agrément d'une durée supérieure à trois mois
- à un renouvellement de suspension d'agrément si la durée cumulée de ces suspensions est supérieure à trois mois depuis la dernière commission
- à une demande de suspension, à titre conservatoire, faite par une administration ou par les forces de Police ou de Gendarmerie

En dernier lieu, la commission peut être appelée à émettre un avis sur l'application ou le respect des textes fixant les conditions d'exercice de la profession.

1. Sur les procédures de mise en concurrence

Sauf à confier cette mission à une société spécialisée filiale du groupe APRR, les procédures suivantes seront mises en application.

1.1. Sur l'harmonisation des procédures de mise en concurrence

Aux termes de la note d'évaluation préliminaire, le Conseil de la concurrence s'inquiète de l'assurance effective de l'accès au marché du dépannage et préconise la mise en place de procédure de mise en concurrence harmonisée sur l'ensemble du territoire national.

Il est fait référence à la jurisprudence communautaire qui impose, en application du principe de non discrimination, « *une obligation de transparence consistant à garantir en faveur de tout soumissionnaire potentiel un degré de publicité adéquat* »

Dans la mesure où les prestations de dépannage sont assurées par des acteurs locaux, la Société propose que les avis d'appel à candidatures soient publiés dans des journaux locaux. Cette mesure de publicité, qui est régulièrement pratiquée, nous semble la plus adéquate pour que les soumissionnaires potentiels puissent répondre aux appels à candidatures.

1.2. Sur la durée des agréments

Le Conseil de la concurrence souhaite la modification du système de reconduction, tacite ou après réexamen technique, et demande l'organisation de mise en concurrence selon une périodicité suffisante.

La Société s'engage à organiser des procédures de mise en concurrence à intervalles réguliers, en tenant compte de la nature des véhicules dépannés (VL / PL) :

- pour le dépannage des véhicules légers (VL) : en raison des investissements nécessaires pour assurer le dépannage des véhicules légers sur autoroutes, APRR propose de porter la durée de l'agrément à 5 ans.
- pour le dépannage des poids lourds (PL) : en raison des investissements nécessaires pour assurer le dépannage des poids lourds sur autoroutes, APRR propose de porter la durée de l'agrément à 7 ans. Cette durée se justifie également par le faible nombre d'interventions de dépannage

Les agréments délivrés seront systématiquement remis en concurrence. Ils ne pourront pas faire l'objet d'une reconduction tacite.



2. Sur la transparence des critères de la procédure de mise en concurrence

Le Conseil de la concurrence souhaite que le processus de sélection des candidats, les critères de sélection et les modalités d'analyses des candidatures soient détaillées.

2.1. Sur le processus de sélection des candidats

a. Parution d'un avis d'appel à candidature

La Société fera paraître dans la presse locale un avis d'appel à candidature en précisant notamment l'objet, le secteur d'intervention, les conditions minimales requises (rappel des dispositions du cahier des charges), les informations relatives au dossier de candidature (notamment lieu et modalités de retrait du dossier), l'organisation de la réception des offres, etc.

b. Dossier de consultation

Le dossier de consultation remis aux candidats selon les dispositions décrites dans l'avis d'appel à candidatures détaille de manière précise le processus effectif de sélection des dépanneurs, les critères de sélection et les modalités d'analyse des candidatures.

Ce dossier contient également les documents qui sont à remettre à la Société afin que l'examen des candidatures soit effectué en toute transparence.

c. Analyse des offres

Dès la publication de l'avis d'appel à candidatures, la Société demandera au Préfet l'organisation d'une commission d'agrément.

A la réception des candidatures, la Société, examine les dossiers et dresse un procès verbal d'ouverture des offres dans lequel elle consigne les éléments de la candidature reçus. A ce stade, la Société dispose de 3 options :

- accepter la candidature en vue d'un examen plus complet,
- demander un complément de candidature en cas de pièces absentes ou incomplètes,
- rejeter la candidature.

La Société se rendra également sur place afin d'apprécier « *in situ* » le respect des critères susvisés ainsi que la qualité du service proposé par les candidats.

Préalablement à toute visite, la Société informera le Président de la commission interdépartementale qui pourra désigner un ou plusieurs membres de la commission afin d'effectuer conjointement avec la Société, toutes constatations utiles.

Ces visites donneront lieu à la rédaction d'un procès verbal qui viendra compléter le procès verbal d'ouverture des offres.

Au terme de ce processus, la Société établit un rapport d'analyse des offres.





d. Notification des décisions

La Société s'engage à notifier les décisions à l'ensemble des candidats, dans un délai de trois (3) mois à compter de la réception des offres, sauf circonstances particulières. Elle précisera les voies de recours ouvertes au(x) candidat(s).

e. Délivrance de l'agrément provisoire

La Société s'engage à ne délivrer d'agrément provisoires que dans des cas exceptionnels, tels que :

- Défaillance d'un dépanneur pour quelque motif que ce soit : la Société se réserve dans cette hypothèse la possibilité d'agréer provisoirement un autre dépanneur afin d'assurer la continuité du service public. Ce dépanneur sera choisi en priorité parmi les dépanneurs déjà agréés dont le champ d'intervention serait étendu, ou parmi les dépanneurs qui se sont portés candidats mais qui n'ont pas été retenu ;
- Absence de réunion de la commission d'agrément dans les délais requis pour la notification de l'agrément du dépanneur, tels que mentionnés dans l'avis d'appel à candidatures. La Société vise ici l'impossibilité de réunir la commission dans un délai compatible avec la notification des décisions aux dépanneurs.

Dans ces hypothèses, la Société informera le Préfet en justifiant le caractère exceptionnel de cet agrément provisoire et lancera sans délai le processus de mise en concurrence en vue de la sélection d'un nouveau dépanneur.

2.2. Sur les critères de sélection

Dans le cadre des appels à candidatures pour les prestations de dépannage, la Société a établi les critères de sélection qui pourraient comporter notamment les items suivants :

- Délai d'intervention par rapport au point le plus éloigné du secteur
- Moyens humains (exemple : nombre de personnes susceptibles d'intervenir en dépannage, etc.) et matériels (exemple : nombre et état de véhicules de dépannages, du matériel spécifique, etc.)
- Accueil client (exemple : salle d'accueil, distributeur de boisson, sanitaires spécifiques, moyens de communication, fichiers divers hôtels, restaurants, etc.)
- Atelier mécanique qui pourra notamment comprendre l'état de l'atelier ainsi que la zone de stockage (exemple : situation, surface atelier, capacité atelier, capacité et sûreté de l'aire de stockage, etc.)
- Disponibilité du candidat (24h/24, 7 jours/7), nombre de personnes mobilisables
- Détention d'une certification (norme AFNOR pour le dépannage VL)
- Complétude du dossier
- Information sur le(s) prix des prestations qui ne font pas l'objet d'une réglementation particulière (exemple : taux horaire de la main d'œuvre, tarif de gardiennage ...). Par ailleurs le candidat indiquera de quelle manière il pourra faire évoluer ces prix pendant la durée de son agrément.

Cette liste affectée d'éléments de hiérarchisation et de pondération figure dans l'avis d'appel à candidatures et sera communiquée aux candidats dans le dossier de consultation.

La Société veillera à appliquer sur l'ensemble de son réseau des critères harmonisés, certains critères complémentaires pouvant être au cas par cas ajoutés, ceci afin de prendre en compte



les nécessités et caractéristiques de chaque appel à candidatures, relatifs notamment aux caractéristiques des réseaux concernés.

2.3. Sur les modalités d'agrément

La Commission est présidée par le Préfet.

Aucun quorum n'est requis.

La Société présentera à la commission son rapport qui précisera notamment les modalités d'appel à candidatures, les critères de sélection et leur pondération mentionnés dans le dossier de consultation ainsi que l'analyse des candidatures conduisant à sa proposition.

La Commission émettra un avis sur la base du dossier ainsi présenté, avis qui sera consigné en séance dans un procès-verbal rédigé par le Préfet.

Dans l'hypothèse d'une éventuelle divergence entre la décision prise par la Société et l'avis ainsi rendu, la Société informerait par courrier le Préfet de sa décision dûment motivée.

A défaut d'organisation par l'autorité préfectorale d'une réunion de la commission, la Société pourra agréer provisoirement le dépanneur présentant la meilleure offre, dans les conditions prévues ci-dessus.

3. Sur la suppression des accords conclus avec les GARD

La Société, n'ayant jamais fait mention dans ces appels à candidatures pour les prestations de dépannage, s'engage à ne pas utiliser ce critère pour l'attribution des agréments.

4. Application dans le temps du nouveau dispositif

La Société indique que cette nouvelle procédure sera applicable sur l'ensemble du réseau à compter de la décision rendue par le Conseil de la Concurrence.

Toutefois, il apparaît que les engagements seront impossibles à mettre en œuvre sur l'ensemble du réseau simultanément, en raison des conditions matérielles (*modalités de fonctionnement des commissions interdépartementales, moyen humains, etc.*) et de la durée restant à courir des agréments existants.

Ainsi les renouvellements par mise en concurrence seront effectués progressivement dès 2009 en tenant compte des critères d'ancienneté, dans un délai de trois ans à compter de la notification de la décision du Conseil de la concurrence et de l'accord du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT), sauf circonstance exceptionnelle.

Le 16/12/08

Passé A par
Le Directeur Technique et
Clientèle
B. CEGIER

**Propositions d'engagements de la société
AREA dans le cadre de la procédure
prévue par l'article L 464.2 du code de commerce**

L'organisation du dépannage sur autoroutes par AREA (ci-après dénommée « la Société ») répond à des exigences liées au cahier des charges de la concession qui stipule que « la société concessionnaire est tenue d'assurer ou de faire assurer, sous sa responsabilité, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par la réglementation et les instructions ministérielles en vigueur ».

Il convient donc de tenir compte de la réglementation applicable (i.e. circulaire du 13 juin 1979), mais également des impératifs en matière de sécurité et de fluidité du trafic qui ont été évoqués dans la note d'évaluation préliminaire.

Ces éléments démontrent la nécessité d'organiser les interventions de dépannage sur autoroutes. A cet effet, la Direction des routes a élaboré des cahiers des charges pour le dépannage des véhicules légers (VL) et le dépannage des poids lourds (PL) qui ont été diffusés par circulaires. Ces cahiers des charges imposent des sujétions spécifiques ainsi que les modalités d'intervention des sociétés de dépannages. Ces éléments sont mentionnés dans la note d'évaluation préliminaire.

Il est par ailleurs constant que le tarif des dépannages des VL est réglementé en application du décret n°89-477 du 11 juillet 1989. S'agissant du dépannage des PL, les prix des prestations est libre.

Il est acquis que le nombre de prestataires peut être limité afin que ceux-ci bénéficient d'un volume d'activité suffisant au regard de ces investissements qu'ils doivent réaliser pour s'équiper. A défaut, les prestataires ne seront pas intéressés pour répondre aux avis d'appel à candidatures.

L'organisation du dépannage sur autoroute est également encadrée par une instance appelée Commission d'agrément.

Cette commission est placée sous la présidence du Préfet ou de son représentant, qui détermine dans un arrêté sa compétence géographique (interdépartementale). Sa composition est fixée selon le Cahier des Charges du dépannage et comprend des représentants de la Société, de la Mission du Contrôle des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes, des forces de Police ou de Gendarmerie, de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes, des organisations professionnelles et des usagers.

La commission d'agrément a notamment pour missions de confirmer:

- les agréments provisoires attribués par la Société
- les suspensions d'agrément prononcées par la Société
- les retraits d'agréments proposés, à titre de sanction, soit par l'administration soit par la Société



Elle est également appelée à donner son avis préalablement :

- à une suspension d'agrément d'une durée supérieure à trois mois
- à un renouvellement de suspension d'agrément si la durée cumulée de ces suspensions est supérieure à trois mois depuis la dernière commission
- à une demande de suspension, à titre conservatoire, faite par une administration ou par les forces de Police ou de Gendarmerie

En dernier lieu, la commission peut être appelée à émettre un avis sur l'application ou le respect des textes fixant les conditions d'exercice de la profession.

1. Sur les procédures de mise en concurrence

L'organisation du dépannage VL sur le réseau de la Société s'appuie majoritairement sur une filiale, la Société d'Assistance Touring Secours (SATS).

Cependant, sur certaines sections en périphérie de réseau, la Société a recours à des dépanneurs VL agréés. S'agissant des dépanneurs PL, ceux-ci font également l'objet d'une procédure d'appel à candidature puis d'agrément.

La Société s'engage à soumettre la sélection de ses dépanneurs VL (hormis SATS) et PL à l'ensemble des principes qui suivent.

1.1. Sur l'harmonisation des procédures de mise en concurrence

Aux termes de la note d'évaluation préliminaire, le Conseil de la concurrence s'inquiète de l'assurance effective de l'accès au marché du dépannage et préconise la mise en place de procédure de mise en concurrence harmonisée sur l'ensemble du territoire national.

Il est fait référence à la jurisprudence communautaire qui impose, en application du principe de non discrimination, « une obligation de transparence consistant à garantir en faveur de tout soumissionnaire potentiel un degré de publicité adéquat »

Dans la mesure où les prestations de dépannage sont assurées par des acteurs locaux, la Société propose que les avis d'appel à candidatures soient publiés dans des journaux locaux.

Cette mesure de publicité, qui est régulièrement pratiquée, nous semble la plus adéquate pour que les soumissionnaires potentiels puissent répondre aux appels à candidatures.

1.2. Sur la durée des agréments

Le Conseil de la concurrence souhaite la modification du système de reconduction, tacite ou après réexamen technique, et demande l'organisation de mise en concurrence selon une périodicité suffisante.

La Société s'engage à organiser des procédures de mise en concurrence à intervalles réguliers, en tenant compte de la nature des véhicules dépannés (VL / PL) :

- pour le dépannage des véhicules légers (VL): en raison des investissements nécessaires pour assurer le dépannage des véhicules légers sur autoroutes, la Société propose de porter la durée de l'agrément à 5 ans.



- pour le dépannage des poids lourds (PL): en raison des investissements nécessaires pour assurer le dépannage des poids lourds sur autoroutes, La Société propose de porter la durée de l'agrément à 7 ans. Cette durée se justifie également par le faible nombre d'interventions de dépannage et au regard des investissements lourds en matériel et en équipements de sécurité.

2. Sur la transparence des critères de la procédure de mise en concurrence

Le Conseil de la concurrence souhaite que le processus de sélection des candidats, les critères de sélection et les modalités d'analyse des candidatures soient détaillées.

2.1. Sur le processus de sélection des candidats

a. Parution d'un avis d'appel à candidature

La Société fera paraître dans la presse locale un avis d'appel à candidature en précisant notamment l'objet, le secteur d'intervention, les conditions minimales requises (rappel des dispositions du cahier des charges), les informations relatives au dossier de candidature (notamment lieu et modalités de retrait du dossier), l'organisation de la réception des offres, etc.

b. Dossier de consultation

Le dossier de consultation remis aux candidats selon les dispositions décrites dans l'avis d'appel à candidatures détaille de manière précise le processus effectif de sélection des dépanneurs, les critères de sélection et les modalités d'analyse des candidatures. Ce dossier contient également les documents qui sont à remettre à la Société afin que l'examen des candidatures soit effectué en toute transparence.

c. Analyse des offres

A la réception des candidatures, la Société, examine les dossiers et dresse un procès verbal d'ouverture des offres dans lequel elle consigne les éléments de la candidature reçus. A ce stade, la société dispose de 3 options :

- accepter la candidature en vue d'un examen plus complet,
- demander un complément de candidature en cas de pièces absentes ou incomplètes,
- rejeter la candidature.

La Société se rendra également sur place afin d'apprécier « *in situ* » le respect des critères susvisés ainsi que la qualité du service proposé par les candidats. Préalablement à toute visite, la Société informera le Président de la commission interdépartementale qui pourra désigner un ou plusieurs membres de la commission afin d'effectuer conjointement avec la Société, toutes constatations utiles. Ces visites donneront lieu à la rédaction d'un procès verbal qui viendra compléter le procès verbal d'ouverture des offres.

Au terme de ce processus, la Société établit un rapport d'analyse des offres.

La Société procédera à l'agrément provisoire du ou des dépanneur(s) les mieux classés.



d. Notification des décisions provisoires

La Société s'engage à notifier les décisions (agrément provisoire, agrément définitif, rejet) à l'ensemble des candidats, dans un délai de trois (3) mois à compter de la réception des offres, sauf circonstances particulières. La notification indiquera le délai et les modalités d'exercice du droit de recours.

e. Délivrance de l'agrément provisoire

La Société s'engage à ne plus délivrer d'agrément provisoires, sauf dans les hypothèses visées ci-après :

- Défaillance d'un dépanneur nécessitant l'agrément provisoire soit d'un dépanneur déjà agréé dont le champ d'intervention serait étendu, soit d'un dépanneur s'étant porté candidat mais qui n'a pas été retenu et, ce afin d'assurer la continuité du service public
- Absence de réunion de la commission d'agrément dans les délais requis pour la notification de l'agrément du dépanneur, tels que mentionnés dans l'avis d'appel à candidatures. La Société vise l'impossibilité de réunir la commission dans un délai compatible avec la notification des décisions aux dépanneurs.

2.2. Sur les critères de sélection

Dans le cadre des appels à candidatures pour les prestations de dépannage, la Société a établi les critères de sélection qui pourraient comporter notamment les items suivants :

- Délai d'intervention par rapport au point le plus éloigné du secteur
- Moyens humains (exemple : nombre de personnes susceptibles d'intervenir en dépannage, etc.) et matériels (exemple : nombre et état de véhicules de dépannages, du matériel spécifique, etc.)
- Accueil client (exemple : salle d'accueil, distributeur de boisson, sanitaires spécifiques, moyens de communication, fichiers divers hôtels, restaurants, etc.)
- Atelier mécanique qui pourra notamment comprendre l'état de l'atelier ainsi que la zone de stockage (exemple : situation, surface atelier, capacité atelier, capacité et sûreté de l'aire de stockage, etc.)
- Disponibilité du candidat (24h/24, 7 jours/7), nombre de personnes mobilisables
- Détention d'une certification (norme AFNOR pour le dépannage VL)
- Complétude du dossier
- Information sur le(s) prix des prestations qui ne font pas l'objet d'une réglementation particulière (exemple : taux horaire de la main d'œuvre, tarif de gardiennage ...). Par ailleurs le candidat indiquera de quelle manière il pourra faire évoluer ces prix pendant la durée de son agrément

Cette liste affectée d'éléments de hiérarchisation et de pondération sera communiquée aux candidats dans le dossier de consultation.

La Société souhaite faire observer que ces critères pourront évoluer en fonction des nécessités et des caractéristiques de l'appel à candidatures. Dans tous les cas, la mention des critères de sélection figure dans l'avis d'appel à candidatures et leur pondération sera précisée dans le dossier de consultation.

2.3. Sur les modalités d'agrément définitif

Lors de la plus proche réunion de la commission interdépartementale, celle-ci aura pour mission de réexaminer les rapports d'analyse des offres qu'aura établis la Société, au regard des critères de sélection et pourra soit confirmer définitivement l'agrément provisoire délivré par la Société, soit rejeter la candidature, soit agréer un autre candidat.

3. Sur la suppression des accords conclus avec les GARD

La Société, n'ayant jamais fait mention de ce critère dans ses appels à candidatures pour les prestations de dépannage, s'engage à ne pas l'utiliser pour l'attribution des agréments.

4. Application dans le temps du nouveau dispositif

La Société indique que cette nouvelle procédure sera applicable sur l'ensemble du réseau à compter de la décision rendue par le Conseil de la Concurrence. Toutefois, il apparaît que les agréments seront impossibles à mettre en œuvre sur l'ensemble du réseau simultanément, en raison des conditions matérielles (*modalités de fonctionnement des commissions interdépartementales, moyens humains, etc.*) et de la durée restant à courir des agréments existants. Ainsi les renouvellements par mise en concurrence seront effectués progressivement dès 2009 en tenant compte des critères d'ancienneté. AREA s'engage à mener à terme ses renouvellements dans un délai maximum de 18 mois à compter de la notification de la décision du Conseil de la concurrence et de l'accord du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT), sauf circonstance exceptionnelle.

Fait à Bron, le 17.12.2008

Jean-Charles DUPIN
Directeur de l'Exploitation



Dépannage sur autoroutes

Propositions d'engagements de SANEF

1. Procédure de mise en concurrence

SANEF s'engage à ce que les agréments soient attribués par voie d'appel d'offres sur l'ensemble de son réseau.

SANEF organisera des procédures de publicité en faisant paraître un appel à candidature dans la presse locale et la presse spécialisée et par courrier aux organisations professionnelles.

Un dossier de consultation sera remis aux candidats, qui précisera les documents à remettre ainsi que le processus et les critères de sélection.

SANEF analysera les offres et présentera un rapport d'évaluation à la Commission interdépartementale, qui prononcera les agréments ; les décisions de la Commission seront consignées dans un procès verbal.

Les candidats non agréés seront informés par un courrier leur indiquant les motifs de leur rejet et les informant des voies de recours.

2. Critères de sélection

SANEF mentionnera dans les dossiers de consultation, les critères d'évaluation suivants :

- distance du dépôt aux lieux d'intervention,
- moyens disponibles (personnel et matériel),
- organisation de l'entreprise (standard téléphonique, permanence, ...)
- capacité d'accueil client,
- prestations annexes proposées,
- qualité des prestations (disposition des installations, état des locaux, tenue du personnel ...) appréciée lors des visites
- prix des prestations non réglementées (coût horaire de la main d'œuvre, coût journalier de gardiennage, prix au kilomètre du remorquage hors forfait) ;
- modalités selon lesquelles le candidat fera évoluer ces prix pendant la durée de son agrément.

Cette liste n'est pas exhaustive.

SANEF s'engage en particulier à ne pas reconnaître l'affiliation au GARD comme un critère de sélection.

3. Durée des agréments

SANEF délivrera les agréments pour une durée ~~d'un an renouvelable par reconduction expresse* et remis en concurrence :~~

- tous les 5 ans pour le dépannage des véhicules légers (VL),
- tous les 7 ans pour le dépannage des poids lourds (PL).

~~* La Commission interdépartementale ne sera consultée qu'en cas de non reconduction~~

Les agréments en cours sur le réseau seront remis en concurrence à compter de la décision du Conseil de la concurrence et le processus sera achevé dans un délai de trois ans, sauf circonstance exceptionnelle.

Dans les cas particuliers de démission, départ en retraite ou d'une manière générale de cessation d'activité d'un dépanneur avant le terme de son agrément et sans que la commission interdépartementale ait eu le temps d'être réunie, SANEF procédera à la délivrance d'un agrément provisoire de manière à assurer la continuité du service public.

En tout état de cause l'agrément provisoire ne sera prononcé qu'à l'issue d'un avis d'appel d'offres et la Commission interdépartementale en sera informée immédiatement par courrier avec le rapport d'évaluation.

Paris le 16 décembre 2008



Patrick JACAMON

Dépannage sur autoroutes Propositions d'engagements de SAPN

1. Procédure de mise en concurrence

SAPN s'engage à ce que les agréments soient attribués par voie d'appel d'offres sur l'ensemble de son réseau.

SAPN organisera des procédures de publicité en faisant paraître un appel à candidature dans la presse locale et la presse spécialisée et par courrier aux organisations professionnelles.

Un dossier de consultation sera remis aux candidats, qui précisera les documents à remettre ainsi que le processus et les critères de sélection.

SAPN analysera les offres et présentera un rapport d'évaluation à la Commission interdépartementale, qui prononcera les agréments ; les décisions de la Commission seront consignées dans un procès verbal.

Les candidats non agréés seront informés par un courrier leur indiquant les motifs de leur rejet et les informant des voies de recours.

2. Critères de sélection

SAPN mentionnera dans les dossiers de consultation, les critères d'évaluation suivants :

- distance du dépôt aux lieux d'intervention,
- moyens disponibles (personnel et matériel),
- organisation de l'entreprise (standard téléphonique, permanence, ...)
- capacité d'accueil client,
- prestations annexes proposées,
- qualité des prestations (disposition des installations, état des locaux, tenue du personnel ...) appréciée lors des visites
- prix des prestations non réglementées (coût horaire de la main d'œuvre, coût journalier de gardiennage, prix au kilomètre du remorquage hors forfait) ;
- modalités selon lesquelles le candidat fera évoluer ces prix pendant la durée de son agrément.

Cette liste n'est pas exhaustive.

SAPN s'engage en particulier à ne pas reconnaître l'affiliation au GARD comme un critère de sélection.

3. Durée des agréments

SAPN délivrera les agréments pour une durée ~~d'un an renouvelable par reconduction expresse* et remis en concurrence~~.

- tous les 5 ans pour le dépannage des véhicules légers (VL),
- tous les 7 ans pour le dépannage des poids lourds (PL).

~~* la Commission interdépartementale ne sera consultée qu'en cas de non reconduction.~~

Les agréments en cours sur le réseau seront remis en concurrence à compter de la décision du Conseil de la concurrence et le processus sera achevé dans un délai de trois ans, sauf circonstance exceptionnelle.

Dans les cas particuliers de démission, départ en retraite ou d'une manière générale de cessation d'activité d'un dépanneur avant le terme de son agrément et sans que la commission interdépartementale ait eu le temps d'être réunie, SAPN procédera à la délivrance d'un agrément provisoire de manière à assurer la continuité du service public.

En tout état de cause l'agrément provisoire ne sera prononcé qu'à l'issue d'un avis d'appel d'offres et la Commission interdépartementale en sera informée immédiatement par courrier avec le rapport d'évaluation.

Paris le 16 décembre 2008



Patrick JACAMON



Dépannage sur autoroutes

Propositions d'engagements de COFIROUTE

1. Sur les procédures de mise en concurrence et les durées d'agrément

1.1. Harmonisation des procédures de mise en concurrence

COFIROUTE propose de s'engager pour tout secteur sur lequel elle organise le dépannage, à ce que les agréments soient attribués par voie d'appel à candidature de manière harmonisée sur l'ensemble de son réseau et à garantir une compétition équitable entre les candidats.

1.2. Durée des agréments et Remise en concurrence

Pour cela, COFIROUTE propose d'organiser des procédures de publicité et de mise en concurrence à intervalles réguliers en tenant compte de la nature des véhicules dépannés:

- pour le dépannage des véhicules légers (VL) : durée de l'agrément fixée à 5 ans,
- pour le dépannage des poids lourds (PL): en raison des investissements nécessaires et du nombre plus faible d'interventions de dépannage, durée de l'agrément fixée à 7 ans.

A l'issue de ces durées initiales, les tronçons seront systématiquement remis en concurrence.

Les agréments délivrés ne pourront pas faire l'objet d'une reconduction tacite.

2. Sur la transparence des critères de la procédure de mise en concurrence

COFIROUTE émet les propositions suivantes:

2.1. Sur le processus de sélection des candidats

a. Parution d'un avis d'appel à candidature

COFIROUTE fera paraître dans au moins 1 journal d'annonces légales du ou des départements concernés un avis d'appel à candidature qui précisera notamment l'objet, le secteur d'intervention, les informations relatives au dossier de candidature (notamment lieu et modalités de retrait du dossier), l'organisation de la réception des offres, les critères de sélection des candidatures, le phasage de la procédure.

En outre COFIROUTE informera les fédérations professionnelles de dépannage de l'appel à candidature pour qu'elles puissent informer leurs adhérents.

b. Détail de la consultation

Le dossier de consultation remis aux candidats selon les dispositions décrites dans l'avis d'appel à candidatures détaillera de manière précise le processus effectif de sélection des dépanneurs, les documents à remettre, les critères de sélection et les modalités d'analyse des candidatures.

COFIROUTE veillera à appliquer sur l'ensemble de son réseau des critères harmonisés, certains critères complémentaires pouvant être au cas par cas ajoutés, ceci afin de prendre en compte les nécessités et caractéristiques de chaque appel à candidatures, notamment des caractéristiques des réseaux concernés.

c. Analyse des candidatures

A la réception des candidatures, un Comité Technique d'Agrément¹, émanation de la Commission Interdépartementale d'Agrément examinera les dossiers et dressera un relevé de décisions dans lequel il consignera les éléments de la candidature reçus.

Les décisions seront prises à la majorité des membres présents, les représentants des organisations professionnelles représentatives de dépanneurs ayant voix consultative.

A ce stade, le CT A disposera de 2 alternatives:

- accepter la candidature en vue d'un examen plus complet par la Commission Interdépartementale d'Agrément,
- rejeter la candidature.

Les membres du CT A pourront également se rendre sur place afin d'apprécier *in concreto* le respect des critères susvisés ainsi que la qualité du service proposé par les candidats.

Le CTA analysera les candidatures et proposera l'attribution de l'agrément provisoire au(x) dépanneur(s) pré-sélectionnés.

COFIROUTE assurera le secrétariat de la réunion du CTA et rédigera le relevé de décisions.

d. Délivrance de l'agrément

Afin d'assurer la continuité du service public et de prendre en compte les délais administratifs de fonctionnement des commissions interdépartementales d'agrément, COFIROUTE, sur proposition du CTA, délivrera un agrément provisoire au(x) dépanneur(s) présentant les meilleures garanties conformément aux critères de sélection des candidatures.

Cet agrément provisoire, remis après une procédure de mise en concurrence est délivré en attente de la réunion de la commission interdépartementale d'agrément.

¹ Le CTA est composé des mêmes membres que ceux figurant au sein de la Commission Interdépartementale d'Agrément. COFIROUTE convoque les membres du CTA par courrier au moins 7 jours francs avant la tenue de la réunion. Il se réunit valablement sans condition de quorum.



COFIROUTE avisera par courrier dans un délai de trois mois maximal à compter de la réception des candidatures:

- le(s) dépanneur(s) retenus,
- les dépanneurs non retenus en leur indiquant les motifs de leur rejet et les voies de recours (tribunal administratif).

Ceci en attente de la décision ultérieure de la Commission Interdépartementale d'Agrément.

Lors de la plus proche réunion de la Commission Interdépartementale, celle-ci aura pour mission de réexaminer l'ensemble des dossiers de candidatures au regard des critères de sélection des candidatures sur la base des rapports d'analyse établis par le CTA.

COFIROUTE notifiera la décision de la Commission Interdépartementale d'Agrément au(x) dépanneur(s) retenu(s), soit pour confirmer l'agrément provisoire soit pour l'infirmen en fonction de l'avis défavorable de la Commission interdépartementale.

2.2. Sur les critères de sélection

Dans le cadre des appels à candidatures, COFIROUTE établira une liste de critères de sélection:

- Distance du dépôt au lieu d'intervention
- Capacité d'exercice (personnel, matériel ...)
- Accueil client/présentation installations
- Expérience
- Prestations annexes proposées
- Niveau de tarifs complémentaires pratiqués (autres que réglementaires)

Concernant ce niveau de tarifs, COFIROUTE précise que pour les PL soumis à un régime de liberté des prix, pourront par exemple être demandés le coût horaire de main d'œuvre, le coût horaire d'un dépannage sur place sans dépanneuse.

Pour les VL dont le tarif est réglementé, seuls pourront être demandés les prix des prestations soumis au régime général de la liberté des prix, tels que par exemple le coût horaire de la main d'œuvre, le coût du gardiennage, le prix au kilomètre du remorquage hors forfait.

Le candidat indiquera de quelle manière il pourra faire évoluer ses prix pendant la durée de l'agrément.

Chaque dépanneur agréé adressera ensuite à COFIROUTE et à la DGCCRF, l'ensemble des tarifs pratiqués à chaque mise à jour.

COFIROUTE précise que cette liste de critères n'est pas exhaustive ni définitive et pourra évoluer en fonction des nécessités et des caractéristiques de chaque appel à candidatures. Dans tous les cas, la mention des critères de sélection figurera dans l'avis d'appel à candidatures et leur pondération sera précisée dans le Dossier de consultation.



3. Sur la suppression des accords conclus avec les GARD

COFIROUTE propose de s'engager à ce qu'aucune condition d'affiliation aux GARD ne figure parmi les conditions demandées en vue de l'obtention de l'agrément.

4. Application dans le temps du nouveau dispositif

Concernant les sections sur lesquelles les agréments ont déjà été attribués et pour tenir compte tant des moyens importants que COFIROUTE doit mobiliser, que des modalités de fonctionnement des Commissions interdépartementales d'agrément, COFIROUTE propose de s'engager à mettre en œuvre des procédures de mises en concurrence conformes à ses propositions d'engagements tels qu'énoncés ci-dessus, sur l'ensemble de son réseau, dans un délai maximal de cinq trois ans sauf circonstances exceptionnelles dûment justifiées, à compter de la décision rendue par le Conseil de la Concurrence et de l'accord de son autorité concédante.

A l'issue de cette période de cinq trois ans sauf circonstances exceptionnelles dûment justifiées, l'ensemble des procédures de publicité et de mise en concurrence auront été ainsi harmonisées sur l'ensemble du réseau de COFIROUTE.


Pierre COPPEY
Président Directeur Général

Dépannage sur autoroutes

Propositions d'engagements de la société ALIS

1- Sur les procédures de mise en concurrence et les durées d'agrément

La société Alis procède depuis 2005, date de mise en service de son autoroute, à la mise en concurrence des candidats à l'activité de dépannage.

Elle s'engage à poursuivre cette mise en concurrence et à remettre en jeu à intervalles réguliers les agréments délivrés aux dépanneurs :

- Pour le dépannage des véhicules légers (VL) : durée de l'agrément fixée à 3 ans
- Pour le dépannage des poids lourds (PL) : durée de l'agrément fixée à 5 ans

Elle s'engage également à procéder à la reconduction express des agréments tous les ans un contrôle technique annuel.

2- Sur la transparence des critères de procédure de mise en concurrence

A l'heure actuelle, les procédures de mise en concurrence font l'objet d'appels d'offres avec publicité par voie de presse et auprès des syndicats professionnels.

Les candidats sont informés des critères de sélection et des modalités d'analyse des candidatures.

Parmi les critères retenus figure un critère de notoriété que la société Alis s'engage à retirer.

Elle s'engage également à faire figurer un nouveau critère portant sur les prix. S'agissant des véhicules légers, ce critère de prix portera sur les prestations non réglementées (taux horaire de la main d'œuvre pour la réparation hors forfait, coût journalier du gardiennage et prix au kilomètre du remorquage hors forfait). S'agissant des poids lourds, le critère de prix portera sur le coût horaire de la main d'œuvre, le coût horaire d'une réparation sur place dans le cas où l'intervention n'a pas nécessité le déplacement d'une dépanneuse. Le candidat indiquera de quelle manière il entend faire évoluer ces prix pendant la durée de son agrément. La société ALIS avisera les dépanneurs non retenus des motifs du rejet de leurs candidatures en indiquant les voies de recours contre ces décisions.

4

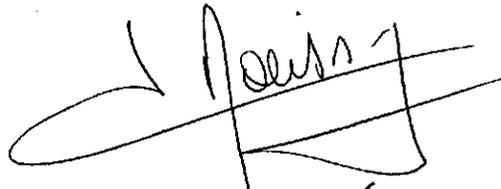
3- Sur la suppression des accords conclu avec les GARD

Le critère d'affiliation au GARD ne constitue pas un critère d'agrément.

4- Application dans le temps du nouveau dispositif

Ce dispositif est d'ores et déjà mis en œuvre. Il sera achevé pour l'ensemble des agréments dans un délai de trois ans à compter de la décision du Conseil de la concurrence, sauf circonstance exceptionnelle.

Toum Ali, le 16/12/08



Dubekem Général Adjoint

Madame la Rapporteuse
Conseil de la Concurrence
11 rue de l'échelle
75001 PARIS

A l'attention de Madame Sylvie VIDAL

MODANE, le *(mise à jour en séance du 16 décembre 2008)*
DS/GB

OBJET : Propositions d'engagements de la société Française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) pour l'organisation du dépannage sur l'autoroute de la Maurienne-A43 dans le cadre de la procédure prévue par l'article L 464.2 du code de commerce

Madame la Rapporteuse,

En réponse à votre courrier en date du 30 juin 2008 faisant suite à un entretien téléphonique que vous avez eu avec mon adjoint, et dans l'objectif de répondre aux préoccupations de concurrence que vous avez exprimées, vous trouverez ci-après les engagements que la société Française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) est disposée à mettre en œuvre en matière de dépannage sur l'autoroute de la Maurienne-A43. Toutefois, ces engagements ne peuvent concerner le tunnel routier du Fréjus compte tenu de son caractère international.

L'organisation du dépannage sur autoroutes par SFTRF s'est organisée au travers de plusieurs appels d'offres au fur et à mesure de l'ouverture des différents tronçons d'autoroute.

Il convient donc de tenir compte de la réglementation applicable (i.e. circulaire du 13 juin 1979), mais également des impératifs en matière de sécurité et de fluidité du trafic qui ont été évoqués dans la note d'évaluation préliminaire.

A cet effet, la Direction des routes a élaboré des cahiers des charges pour le dépannage des véhicules légers (VL) et le dépannage des poids lourds (PL) qui ont été diffusés par circulaires. Ces cahiers des charges imposent des sujétions spécifiques ainsi que les modalités d'intervention des sociétés de dépannages.

L'organisation du dépannage sur autoroute fait également intervenir une instance appelée « Commission Interdépartementale d'Agrément » qui est placée sous la présidence du Préfet ou de son représentant.

Le nombre de prestataires est limité afin que ceux-ci bénéficient d'un volume d'activité suffisant au regard de ces investissements qu'ils doivent réaliser pour s'équiper.

Il est par ailleurs constant que le tarif des dépannages des VL est réglementé en application du décret n°89-477 du 11 juillet 1989. S'agissant du dépannage des PL, les prix des prestations sont libres.

Ceci étant rappelé, votre note préliminaire d'évaluation a mis en évidence les points sur lesquels il semble important de faire évoluer nos pratiques opérationnelles en vue d'améliorer les conditions de concurrence. Ceci appelle de notre part les engagements suivants.

1. Principes généraux d'agrément

1.1. Harmonisation des procédures de mise en concurrence

Aux termes de la note d'évaluation préliminaire, le Conseil de la concurrence s'inquiète de l'assurance effective de l'accès au marché du dépannage et préconise la mise en place de procédure de mise en concurrence harmonisée sur l'ensemble du territoire national.

Il est fait référence à la jurisprudence communautaire qui impose, en application du principe de non discrimination, « *une obligation de transparence consistant à garantir en faveur de tout soumissionnaire potentiel un degré de publicité adéquat* »

Dans la mesure où les prestations de dépannage sont assurées par des acteurs locaux, la SFTRF propose que les avis d'appel à candidatures soient publiés dans des journaux locaux.

Cette mesure de publicité, qui est régulièrement pratiquée, nous semble la plus adéquate pour que les soumissionnaires potentiels puissent répondre aux appels à candidatures.

1.2. Durée des agréments

SFTRF s'engage à organiser des procédures de mise en concurrence à intervalles réguliers, en tenant compte de la nature des véhicules dépannés :

- pour le dépannage des véhicules légers (VL) : durée de l'agrément fixée à 5 ans.
- pour le dépannage des poids lourds (PL) : en raison des investissements nécessaires et du nombre plus faible d'interventions de dépannage, durée de l'agrément fixée à 7 ans.

Un contrôle technique sera effectué chaque année par la SFTRF dont information sera transmise à la Commission Interdépartementale d'Agrément.

1.3. Remise en concurrence des agréments

A l'issue de la période maximale de 5 ans pour les VL et de 7 ans pour les PL, les agréments délivrés seront systématiquement remis en concurrence. Ils ne pourront pas faire l'objet d'une reconduction tacite.

2. Sur la transparence des critères de la procédure de mise en concurrence

2.1. Sur le processus de sélection des candidats

a. Parution d'un avis d'appel à candidature

SFTRF fera paraître dans au moins 1 journal d'annonces légales du département de la Savoie un avis d'appel à candidatures qui précisera notamment l'objet, le secteur d'intervention, les informations relatives au dossier de candidature (notamment lieu et modalités de retrait du dossier), l'organisation de la réception des offres, les critères de sélection des candidatures, le phasage de la procédure.

b. Détail de la consultation

Le dossier de consultation remis aux candidats selon les dispositions décrites dans l'avis d'appel à candidatures détaillera de manière précise le processus effectif de sélection des dépanneurs, les critères de sélection et les modalités d'analyse des candidatures.

Ce dossier contiendra également les documents qui sont à remettre à SFTRF afin que l'examen des candidatures soit effectué en toute transparence.

c. Analyse des candidatures

A la réception des candidatures, un Comité Technique d'Agrément¹, émanation de la Commission Interdépartementale d'Agrément examinera les dossiers et dressera un relevé de décisions dans lequel il consignera les éléments de la candidature reçus.

A ce stade, le CTA disposera de 2 alternatives :

- accepter la candidature en vue d'un examen plus complet,
- rejeter la candidature.

Les membres du CTA pourront également se rendre sur place afin d'apprécier *in concreto* le respect des critères susvisés ainsi que la qualité du service proposé par les candidats.

Le CTA analysera les candidatures et proposera l'attribution de l'agrément provisoire au(x) dépanneur(s) les mieux classés.

¹ Le CTA est composé des mêmes membres que ceux figurant au sein de la Commission Interdépartementale d'Agrément. SFTRF convoque les membres du CTA par courrier au-moins 7 jours francs avant la tenue de la réunion. Il se réunit valablement sans condition de quorum.

d. Notification des décisions provisoires

SFTRF avisera par courrier dans un délai de trois mois maximal à compter de la réception des candidatures :

- le(s) dépanneur(s) retenus,
- les dépanneurs non retenus en leur indiquant les motifs de leur rejet ainsi que les voies et délais de recours.

ceci sous réserve de la décision de la Commission Interdépartementale d'Agrément.

e. Délivrance de l'agrément

Afin d'assurer la continuité du service public et de prendre en compte les délais administratifs de fonctionnement des commissions interdépartementales d'agrément, SFTRF, sur proposition du CTA, délivre un agrément provisoire au(x) dépanneur(s) présentant les meilleures garanties conformément aux critères de sélection des candidatures.

Lors de la plus proche réunion de la commission interdépartementale, celle-ci aura pour mission de réexaminer l'ensemble des dossiers de candidatures au regard des critères de sélection des candidatures sur la base des rapports d'analyse établis par le CTA.

SFTRF notifiera la décision de la Commission Interdépartementale d'Agrément au(x) dépanneur(s) retenu(s), soit pour confirmer l'agrément provisoire soit pour l'infirmier en fonction de l'avis défavorable de la Commission interdépartementale.

2.2. Sur les critères de sélection

Dans le cadre des appels à candidatures, SFTRF propose la liste de critères de sélection pondérés :

- Délai d'intervention par rapport au point le plus éloigné du secteur
- Moyens humains (exemple : nombre de personnes susceptibles d'intervenir en dépannage, etc.) et matériels (exemple : nombre et état de véhicules de dépannages, du matériel spécifique, etc.)
- Accueil client
- Atelier mécanique qui pourra notamment comprendre l'état de l'atelier ainsi que la zone de stockage
- Disponibilité du candidat (24h/24, 7jours/7)
- Prix :
 - Pour les dépannages VL, tarif des prestations complémentaires
 - Pour les dépannages PL, il sera demandé aux candidats d'établir des forfaits pour la (les) prestation(s) de dépannage la (les) plus courante(s) ainsi qu'une liste de prix unitaires
- Détention d'une certification (norme AFNOR ou équivalent)
- Complétude du dossier

SFTRF précise que cette liste de critères n'est pas exhaustive ni définitive et pourra évoluer en fonction des nécessités et des caractéristiques de chaque appel à candidatures. Dans tous les cas, la mention des critères de sélection figurera dans

l'avis d'appel à candidatures et leur pondération sera précisée dans le Dossier de consultation.

Par ailleurs, le candidat indiquera de quelle manière il pourra faire évoluer ses prix pendant la durée de son agrément.

3. Sur la suppression des accords conclus avec les GARD

La SFTRF, n'a jamais fait mention de tels accords dans ses appels à candidatures pour les prestations de dépannages et s'engage à ne pas utiliser ce critère pour l'attribution des agréments.

4. Application dans le temps du nouveau dispositif

Il convient tout d'abord de constater que le département de la Savoie ne dispose pas, de commission départementale d'agrément ; les dépanneurs intervenant sur le réseau SFTRF bénéficient à ce jour d'agréments provisoires délivrés suite à la délibération d'une commission composée de la mission de contrôle des autoroutes, la gendarmerie et SFTRF

La SFTRF s'est rapprochée de la commission interdépartementale d'agrément du Rhône par courrier du 25 août 2008 (copie ci-jointe) proposant de faire agréer par cette commission les dépanneurs oeuvrant sur le réseau SFTRF.

De plus, les engagements seront impossibles à mettre en œuvre sur notre réseau à bref délai, en raison des conditions matérielles (*modalités de fonctionnement des commissions interdépartementales, moyen humains, etc.*).

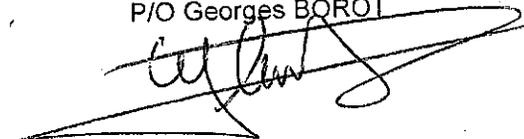
En conséquence, je propose que cette nouvelle procédure soit mise en œuvre dans un délai de 3 ans à compter de la décision rendue par le Conseil de la Concurrence sauf circonstance exceptionnelle.

Dans l'attente de vos observations par rapport à ces propositions d'engagement et restant à votre disposition pour tout complément d'information, je vous prie d'agréer, Madame la Rapporteuse, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur Général,

Didier SIMONNET

P/O Georges BOROT





Dépannage sur autoroutes

Propositions d'engagements de la société ATMB

1- Sur les procédures de mise en concurrence et les durées d'agrément

ATMB s'engage à organiser des procédures de mise en concurrence à intervalles réguliers s'agissant des agréments délivrés aux dépanneurs :

- Pour le dépannage des véhicules légers (VL) : durée de l'agrément fixée à 5 ans
- Pour le dépannage des poids lourds (PL) : durée de l'agrément fixée à 7 ans

Elle s'engage également à procéder à la reconduction express des agréments tous les ans.

Aucun agrément ne sera délivré sans mise en concurrence préalable.

2- Sur la transparence des critères de procédure de mise en concurrence

Les procédures de mise en concurrence relatives à la délivrance des agréments des dépanneurs feront l'objet d'appels d'offres avec publicité des avis des appels à candidature dans la presse locale.

Les candidats seront informés des critères de sélection et des modalités d'analyse des candidatures dans le règlement de consultation.

Parmi les critères exigés figureront notamment les délais d'intervention, les moyens humains et matériels, l'accueil du client, la disponibilité du candidat.

ATMB s'engage également à faire figurer un nouveau critère portant sur les prix. S'agissant des véhicules légers, ce critère de prix portera sur les prestations non réglementées (taux horaire de la main d'œuvre pour la réparation hors forfait, coût journalier du gardiennage et prix au kilomètre du remorquage hors forfait). S'agissant des poids lourds, le critère de prix portera sur le coût horaire de la main d'œuvre, le coût horaire d'une réparation sur place dans le cas où l'intervention n'a pas nécessité le déplacement d'une dépanneuse.

Les offres des candidats à l'agrément devront également préciser les modalités de révision des prix non réglementés durant la période du contrat.

ATMB avisera les dépanneurs non retenus des motifs du rejet de leurs candidatures en indiquant les voies et délais de recours contre ces décisions.

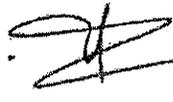
3- Sur la suppression des accords conclus avec les GARD

Le critère d'affiliation au GARD ne constitue pas un critère d'agrément.

4- Application dans le temps du nouveau dispositif

Ce dispositif sera mis en œuvre dans un délai de trois ans à compter de la décision du Conseil de la Concurrence sauf à ce que des raisons indépendantes de la volonté de la société ATMB, dument justifiées, n'aient pas permis d'atteindre cet objectif.

Le Directeur Général

P. o. 

Jean-Paul CHAUMONT