

CONSEIL DE LA CONCURRENCE

Décision n° 97-D-54 du 9 juillet 1997

relative à la situation de la concurrence dans le secteur de l'exploitation de taxis à Toulon

Le Conseil de la concurrence (commission permanente),

Vu la lettre enregistrée le 22 août 1996 sous le numéro F 897, par laquelle le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur a saisi le Conseil de la concurrence de pratiques constatées dans le secteur de l'exploitation de taxis à Toulon ;

Vu l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 modifiée, relative à la liberté des prix et de la concurrence et le décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986 modifié, pris pour son application ;

Vu les lettres du président du Conseil de la concurrence en date du 17 avril 1997 notifiant aux parties intéressées et au commissaire du Gouvernement sa décision de porter l'affaire devant la commission permanente, conformément aux dispositions de l'article 22 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 ;

Vu les observations présentées par le groupement d'intérêt économique des taxis radios toulonnais, le syndicat professionnel des taxis du Var et par le commissaire du Gouvernement ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le rapporteur, le rapporteur général, le commissaire du Gouvernement, le groupement d'intérêt économique des taxis radios toulonnais et le syndicat professionnel des taxis du Var entendus ;

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

I. - Constatations

A. - LE DISPOSITIF ENCADRANT L'EXERCICE DE LA PROFESSION D'EXPLOITANT DE TAXI ET DE TRANSPORTEUR PUBLIC

1. Le cadre général

L'industrie du taxi est soumise à une réglementation concernant, notamment, les conditions générales d'exercice de la profession et la tarification des services rendus.

L'article 1^{er} de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi, reprenant la définition du décret n° 73-225 du 2 mars 1973 qualifie de taxi : *" Tout véhicule automobile de neuf places assises au plus, y compris celle du chauffeur, muni d'équipements spéciaux, dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de clientèle, afin d'effectuer à la demande de celle-ci et à titre onéreux le transport particulier des personnes et de leurs bagages. "*

L'accès à la profession d'exploitant de taxis est subordonné à une condition de compétence sanctionnée par un certificat de capacité professionnelle et à la détention d'une autorisation de stationnement sur la voie publique. Ces dernières sont délivrées par le maire qui en détermine le nombre et délimite sur le territoire de sa commune les zones de prise en charge des clients. Une entreprise de taxis peut détenir plusieurs autorisations et les exploiter par préposé. Elles sont cessibles à titre onéreux. Le titulaire présente son successeur à l'autorité administrative qui agréé la mutation après consultation de la commission communale ou départementale des taxis et voitures de petite remise.

Au nom de considérations tirées de la commodité des usagers et de la sécurité de la circulation sur les voies publiques, le dispositif législatif et réglementaire en vigueur confère aux maires des communes de plus de 20 000 habitants le pouvoir de réglementer, compte tenu des circonstances locales, l'organisation et l'exercice de la profession de taxi. Les taxis doivent être obligatoirement munis d'un compteur horokilométrique, d'un dispositif extérieur, lumineux la nuit, portant la mention taxi, et les indications visibles de l'extérieur, de la commune ou de l'ensemble des communes d'attachement, ainsi que du numéro d'autorisation de stationnement. Ils ne peuvent stationner et éventuellement charger des clients que dans des zones prévues à cet effet sur les territoires des communes d'attachement.

Par dérogation aux règles générales applicables en matière de concurrence et sur le fondement de l'article 1^{er} de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986, les tarifs des courses de taxi sont réglementés. Le Conseil de la concurrence, dans l'avis n° 87-A-01 du 18 mars 1987 relatif à la réglementation des courses de taxi, avait considéré que l'industrie du taxi *" constitue un service d'intérêt collectif utilisant la voie publique "* et que, par suite, les dispositions législatives et réglementaires habilitant les maires et les préfets à prendre toutes mesures relatives à son organisation et à son exercice *" font obstacle à ce que puisse être débattu sur la voie publique le prix de chaque course "*.

Le décret n° 87-238 du 6 avril 1987 a défini les différentes composantes à retenir pour fixer le prix des courses compte tenu de la distance parcourue et du temps de transport : prise en charge, prix du kilomètre, période d'attente commandée par le client, marche ralentie du véhicule. Des majorations sont prévues qui tiennent compte, par exemple pour le prix du kilomètre, de courses effectuées de nuit ou qui imposent un retour à vide. En application de ce texte, le ministre chargé de l'économie fixe chaque année l'augmentation du prix d'une course type, délégation étant donnée au préfet pour fixer les prix maximaux que les taxis peuvent appliquer dans le département. Le non-respect de ce dispositif constitue une

infraction à l'article 1^{er} de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986, qualifiée de pratique de prix illicites.

2. Le régime applicable aux exploitants de taxis de la ville de Toulon

Les arrêtés municipaux des 16 juin et 14 avril 1978 ont fixé à soixante et onze le nombre de taxis admis à être exploités, attribué les autorisations de stationnement, délimité les zones de prises en charge et défini les modalités d'exploitation des taxis sur le territoire de la commune.

L'article 17 de l'arrêté municipal du 16 juin 1978 définit les modalités de prise en charge des clients par les exploitants de taxis de la ville de Toulon : *" Les chauffeurs prendront rang sur les stations au fur et à mesure de leur arrivée et conserveront ce rang jusqu'au moment où le public réclamera leurs services. Ils seront tenus de marcher à toutes réquisitions des voyageurs, quel que soit le rang que la voiture occupera sur la station. Il est enjoint aux chauffeurs de maintenir constamment leur voiture dans les limites de la station ; ces voitures ne devront jamais excéder le nombre prévu par station. "*

Cette règle est complétée par les articles 19, 24 et 28 de l'arrêté municipal précité : " Il est interdit aux chauffeurs de parcourir la voie publique à l'allure des passants, de faire exécuter à leur voiture un va et vient, de les offrir au public par paroles ou par gestes, tous actes constituant la maraude qui est personnellement interdite (...) " (article 19) ; " sur toute l'étendue de la ville de Toulon, il est formellement interdit aux chauffeurs ayant leur voiture occupée de circuler avec le compteur placé ailleurs qu'à la position " tarif " (article 24) ; " une commission de discipline siégeant à la mairie est chargée d'examiner les infractions au présent règlement (...) " (article 28).

Le décret du 13 mars 1986 a prévu la création d'une commission communale des taxis et des voitures de petites remises " Chargée de formuler des avis sur les questions d'organisation, de fonctionnement et de discipline des professions concernées " (...) ; Selon l'article 1^{er} du décret " Dans les communes comptant 20 000 habitants et plus, ces compétences sont attribuées à une commission communale constituée par le maire ou par le commissaire de la République, après mise en demeure au maire restée sans résultat ". A Toulon, elle a été créée par arrêté municipal du 14 août 1986, modifié par l'arrêté du 5 septembre 1989.

B. - L'EXERCICE DE LA PROFESSION D'EXPLOITANT DE TAXI A TOULON

La ville de Toulon compte soixante et onze artisans taxis en activité.

1. Le syndicat professionnel des taxis du Var

Le syndicat professionnel des taxis du Var (S.P.T.V) constitue, depuis 1936, l'unique organisation représentative de la profession de taxi dans le Var. Il rassemble environ 250 des 320 taxis du Var. Ce syndicat est affilié à la Fédération Nationale des Artisans du Taxi (F.N.A.T) et à la Confédération de l'Artisanat des Métiers et des Services (C.A.M.S). Cette organisation est représentée dans les huit plus importants cantons du département par huit délégués, dont un pour Toulon, M. Louis Calabrèse. Le délégué de Toulon est conjointement président de la section locale du syndicat créée à la fin de l'année

1995.

2. Le syndicat indépendant des taxis du Var

MM. Daniel Rosso et Jean-Pierre Crestian, membres du groupement et du syndicat jusqu'en 1995, ont créé le syndicat indépendant des taxis du Var (SITV) en juin 1996.

Le champ d'action de ce syndicat s'étend au département. Le département du Var est divisé en six secteurs. Pour chaque secteur, un membre du syndicat est nommé délégué de secteur. Ces six délégués forment le comité directeur du syndicat. La première assemblée générale de ce syndicat s'est tenue le 1^{er} juin 1996. Depuis la création de ce syndicat, MM. Crestian et Rosso revendiquent une trentaine d'adhérents pour l'ensemble du département.

3. Le groupement d'intérêt économique des taxis radio toulonnais

Le groupement d'intérêt économique des Taxis Radio Toulonnais (GIE - TRT) a été fondé en 1973 à l'initiative du syndicat professionnel des taxis du Var. Le capital du groupement est fixé à la somme de 9.000 francs divisé en quatre-vingt dix parts de cent francs détenues par des personnes physiques. Ce groupement d'intérêt économique, régi par l'ordonnance du 23 septembre 1967, a pour objet social de faciliter l'exercice de l'activité professionnelle de ses membres, notamment par : *"la prestation au profit de ses membres de tous les services de nature à faciliter l'exploitation commerciale ou artisanale de chacun d'eux "* et *" la création et l'exploitation d'un service d'appellation radio des véhicules appartenant aux membres du groupement "*.

Le GIE est administré par un conseil d'administration de quatre membres : MM. Louis Calabrèse, Max Toche, Joël Abran et Jacques Levallois. Il compte quatre-vingt neuf membres dont soixante-huit membres toulonnais et vingt et un artisans de taxis des communes environnantes auxquels le GIE-TRT fait appel ponctuellement en renfort des exploitants de taxis de Toulon. Le groupement possède un standard, fonctionnant 24 heures sur 24, dont le numéro d'appel est unique.

Le président du GIE-TRT est M. Louis Calabrèse.

4. L'activité d'exploitant de taxi dans la ville de Toulon

Jusqu'en 1995, la totalité des courses étaient assumées par des exploitants de taxis du GIE-TRT. Depuis 1995, les courses sont réalisées d'une part par les membres du groupement, qui représentent 96 % des artisans taxis à Toulon, et d'autre part par trois exploitants de taxis, dits " indépendants " puisqu'ils n'appartiennent plus au groupement.

Les commandes de courses de taxis de la ville de Toulon se font sur appels téléphoniques et sur réquisition par un client en station ou sur la voie publique. Il n'existe plus de bornes d'appel de taxis dans Toulon. Ainsi que l'indique M. Barrin, président du syndicat départemental et membre du GIE : *" Depuis*

la création du GIE, la ville de Toulon a supprimé toutes les bornes d'appel "

D'après les informations fournies par M. Calabrèse, président et administrateur du GIE-TRT : " Le nombre de courses envoyées par le central radio pour la commune de Toulon concernant l'année 1996 " s'élève à " 112 924 pour un nombre de 68 taxis. Ce qui fait une moyenne de 4,5 courses par jour. Un taxi effectuant en moyenne dix courses journalières, cela représente 45 % des courses. Après m'être renseigné auprès des taxis ne faisant pas partie de notre groupement, leur moyenne de course journalière (sur appel) est de dix courses par jour ". Ces informations permettent d'évaluer la part de l'activité générée par le central radio sur le nombre total de courses réalisé par les membres du GIE , soit environ 45 %, le reste de l'activité correspondant à la prise en charge de clients sur la voie publique.

C. - LES PRATIQUES CONSTATÉES

1. L'adhésion au GIE-TRT

Le GIE-TRT a été créé par le syndicat professionnel des taxis du Var en 1973. Jusqu'en 1991, l'accès d'un candidat au GIE-TRT était indépendant de toute appartenance au syndicat. Les relations entre le syndicat et le GIE-TRT ont été modifiées par un vote de l'assemblée générale annuelle mixte du GIE-TRT le 25 juin 1991. Lors de cette assemblée : "*M. Césarini rappelle que le GIE a été créé par le syndicat des taxis et demande en conséquence d'ajouter à l'article 1^{er} des statuts une clause prévoyant que seuls les membres du syndicat professionnel des taxis du Var pourront demander leur adhésion au GIE. Cette résolution et la modification corrélative de l'article 1 des statuts sont adoptées à la majorité requise (49 voix pour, 10 voix contre) "*

Le président du syndicat professionnel des taxis du Var, M.Césarini, est l'auteur de cette demande de modification statutaire. L'article 1^{er} du statut du GIE-TRT, ainsi modifié, dispose que : "*pourront seuls demander leur adhésion au GIE-TRT les membres du syndicat professionnel des taxis du Var "*. Le syndicat départemental des taxis du Var et le GIE-TRT sont ainsi liés statutairement : une adhésion au syndicat professionnel des taxis du Var est impérative et préalable à toute appartenance au GIE-TRT.

Cette clause statutaire de réserve a été confirmée et renforcée par :

l'article 9 du statut du GIE-TRT tel que modifié par l'assemblée générale du 25 juin 1991 : " *...aucune cession de parts ne peut être faite au profit d'un chauffeur de taxi n'adhérant pas au syndicat, le GIE étant réservé statutairement aux membres du syndicat "*

et, dans le même esprit, par l'article 12 du texte précité, modifié dans les mêmes conditions : " *Tout membre (...) cesse de plein droit de faire partie du groupement. Il en va de même de tout membre qui aurait fait l'objet d'un retrait de l'autorisation d'exercer ou d'une radiation du syndicat "*

L'obligation de double appartenance est confirmée par la pratique :

le 13 octobre 1993 une lettre d'une centaine d'adhérents du GIE-TRT était adressée à M. Barrin, président départemental du syndicat des taxis du Var, rappelant l'obligation d'être membre du syndicat pour adhérer au GIE-TRT : *" Vous allez encore répondre : " c'est l'affaire du GIE... " Eh bien encore non ! Chacun sait qu'il y a une interférence étroite entre syndicat et GIE. Pour preuve (article x - statuts modifiés...) : ne peut être au GIE quiconque refuse le syndicat et vice-versa, c'est une idée qui vient de vous. Alors ! "*

le 5 mai 1994, plusieurs membres du groupement écrivaient à M. André Coste, président du GIE à l'époque, pour demander la convocation d'une assemblée générale extraordinaire mixte afin d'évoquer certaines questions comme celle de : *" Pouvoir faire voter les modifications des articles 1 et 9 des statuts, du préambule et de l'article 26 du règlement intérieur relatif à l'obligation d'adhérer au syndicat "*.

une déclaration, du 23 janvier 1996 de M. Louis Calabrèse, président du GIE-TRT, confirme le caractère effectif de cette obligation : *" Lors de notre prochaine assemblée générale, nous envisageons de proposer à nos adhérents que l'appartenance du syndicat ne soit plus obligatoire pour être aussi adhérent au GIE "*.

2. Les transferts d'autorisations de stationnement

Les taxis intéressés par cette transaction adressent au maire de Toulon une lettre type de demande de cession de licence. Ce modèle de demande présente la particularité d'être à double en-tête du syndicat et du GIE-TRT et d'être visée par le président du syndicat professionnel des taxis du Var.

De son côté, la commune considère qu'une demande de cette nature doit être obligatoirement présentée par le syndicat. En effet, selon le responsable des affaires juridiques de la mairie de Toulon : *" Jusqu'à présent, les autorisations de stationnement ont été attribuées aux taxis sur présentation obligatoire des demandeurs par le syndicat "*. La commune n'a jamais rejeté une demande d'autorisation présentée par le syndicat et le GIE-TRT : toutes les mutations d'autorisations de stationnement concernant les 71 exploitants de taxis à Toulon, depuis le 1^{er} janvier 1992, ont été délivrées sur présentation des candidats par le syndicat.

Contrairement aux dispositions du décret n° 86-426 du 13 mars 1986 portant création de la commission des taxis et des voitures de petite remise, la commission communale des taxis et voitures de petite remise n'a jamais été consultée en matière d'organisation (délivrance de nouvelles autorisations de stationnement) et de fonctionnement (cessions des autorisations) de la profession de taxi. Or, son champ de compétence inclut non seulement les créations de nouvelles autorisations de stationnement mais aussi les demandes de transfert des autorisations déjà existantes qui relèvent du fonctionnement de la profession.

Selon M. Louis Barrin, président du syndicat professionnel des taxis du Var : *" Depuis 1986, elle ne s'est réunie que deux fois en formation disciplinaire "*. Ces propos sont confirmés par le responsable des affaires juridiques de la mairie de Toulon qui a précisé que : *" L'ancienne commission communale ne se*

réunissait qu'en matière disciplinaire, la dernière réunion à ma connaissance a eu lieu le 15 septembre 1989. "

La composition cette commission n'a jamais été conforme au décret du 13 mars 1986, des membres élus de la municipalité siégeant à la place des représentants de l'administration. Depuis 1992, date d'expiration des mandats de ses membres, cette commission n'a plus d'existence juridique en l'absence d'un arrêté municipal renouvelant sa composition.

3. Le règlement intérieur du GIE-TRT

- Elaboration de barèmes de prix et de forfaits de courses de taxis :

Aux termes de l'article 1^{er} alinéa 2 du règlement intérieur : *" Les membres du groupement s'engagent à pratiquer les prix du tarif en vigueur "*. Chaque année, le bureau départemental du syndicat professionnel des taxis du Var adopte, à l'unanimité, les nouveaux tarifs applicables. Le compte rendu de la réunion des membres du bureau départemental du syndicat des taxis du Var du 11 janvier 1996 indique : *" ... Ensuite, le président explique documents à l'appui les tableaux des nouveaux tarifs applicables au 1^{er} février 1996. Après quelques discussions, les tarifs ci-dessous sont adoptés à l'unanimité par les membres présents : PC 14,00 F ; A 3,32 F ; B 4,98 F ; C 6,64 F ; D 9,96 F ; ATTENTE ; 111,60 F... "*

Pour MM. Louis Calabrèse, Jacques Levallois et Max Toche, administrateurs du GIE-TRT, ces prix conservent un caractère indicatif dans la mesure où : *" Nous conseillons aux chauffeurs de taxis de respecter le tarif. Nous savons que ce tarif est un prix supérieur, c'est-à-dire maximum. Nous n'empêchons pas nos adhérents de pratiquer des remises ou de faire des prix inférieurs "*.

Sous la rubrique " gare maritime ", le numéro de juin 1995 de la " gazette du taxi " fait le compte rendu d'une démarche du GIE-TRT en ces termes : *" Afin de contrer rapidement les taxis concurrents qui ont déjà fait des offres de services, nous avons obtenu rendez-vous avec monsieur Béranger qui nous a promis qu'aucune différence ne sera donnée aux taxis concurrents par rapport à ceux du GIE. Nous avons remis les tarifs qui devront être appliqués par les taxis du GIE : Gare maritime - Gare SNCF, 50 FF ; Gare maritime - Aéroport Toulon - Hyères, 250 FF ; Gare maritime - Aéroport Marignane, 950 FF ; Gare maritime - Aéroport Nice, 1 500 FF ; Circuits touristiques - Tour du Faron, 200 FF "*.

Sur ce point, les administrateurs du GIE-TRT ont déclaré : *" Nous avons conseillé à nos adhérents de ne jamais dépasser un prix maximum, par exemple, de 50 F pour le trajet gare SNCF/Port maritime, dans le cas le plus extrême (les personnes avec bagages) si le montant du compteur dépasse cette somme. Les courses forfaitaires à prix inférieur au tarif préfectoral sont de plus en plus fréquentes, et nous n'interdisons pas à nos adhérents de baisser leurs prix jusqu'à s'entendre avec le client (exemple Toulon - Marseille pour 400 F) "*.

- Les dispositions des articles 8, 11 et 12 du règlement intérieur GIE-TRT :

Le règlement intérieur du GIE-TRT, dans son article 8, organise strictement la distribution des courses par le standard pour chaque station, instaurant une priorité de course pour le premier de la file et une distribution des appels dans l'ordre de la file. La distribution s'effectue en fonction des zones opérationnelles ou non opérationnelles. A Toulon, huit stations de taxis sont actuellement en service. A chaque station correspond un secteur d'intervention radio et une zone d'activité. L'ensemble couvre la totalité de la ville. Ces zones sont opérationnelles de 6 heures à 20 heures tous les jours. De 20 heures à 6 heures du matin, certaines zones restent opérationnelles - Gare, Liberté, Monsenergues -, les autres sont dites non opérationnelles. Cet article précise : " *Pour les zones opérationnelles les courses sont ainsi réparties : 1^{er} appel : le premier de la station est prioritaire ; 2^{ème} appel : dans l'ordre de la file de la station ; 3^{ème} appel : à la volée pour le plus proche suivant le plan de circulation ; 4^{ème} appel : disponible "*. *Pour les zones non opérationnelles à la volée pour le plus proche suivant le plan de circulation, le standardiste doit donner le numéro de la voiture suivi de la position précise. Après avoir respecté cette procédure, aucune course ne peut être reprise "*.

L'article 11 du règlement intérieur du GIE-TRT énonce que : " Toutes commandes réceptionnées au standard auront dans la distribution priorité sur les autres courses ". Cette priorité est renforcée par les termes de l'article 12 : " Le chauffeur qui aura pris une course à la radio ne pourra rendre celle-ci au standard sous prétexte d'avoir chargé au trottoir, sauf s'il est seul à la station ".

- Les dispositions des articles 10, 10 bis et 13 du règlement intérieur GIE-TRT :

Aux termes de l'article 10 du règlement du GIE-TRT : " Quelle que soit la façon dont les courses parviennent au standard (téléphone, données par chauffeurs, lettres, clients etc...), toutes les commandes ou courses doivent être inscrites dès réception sur le registre d'ordre et retransmises aux chauffeurs obligatoirement par le seul et unique moyen de la radio ".

L'article 10 bis dispose qu' " Aucun membre du GIE ne pourra utiliser aucun lien de communication téléphonique relié à un central, à l'intérieur comme à l'extérieur du véhicule, ou tout autre moyen de communication quel qu'il soit, de même que la citizen band. Seul l'usage du radio téléphone relié au central du GIE est autorisé. Le contrevenant se verrait immédiatement exclu du GIE et cité au tribunal pour concurrence déloyale envers ses collègues de travail ".

La lecture du procès - verbal de l'assemblée générale annuelle mixte du 15 avril 1992 montre que l'article 10 bis du règlement intérieur est opposable et opposé aux membres du GIE-TRT : " *Suite aux sept lettres recommandées adressées aux taxis possédant un téléphone dans leur voiture, le président demande aux intéressés de prendre une décision. Acceptent de retirer le téléphone les numéros 402 - 701 - 702. Ils restent donc membres du groupement "*.

Ce dispositif est complété par l'article 13 du règlement qui énonce : "Lorsqu'un chauffeur prend une course à la radio et que pour diverses raisons il ne peut l'effectuer, en aucun cas il ne peut donner cette course en préférentielle à un autre chauffeur ou employer d'autres moyens pour y parvenir. La course doit obligatoirement repasser par le standard ".

- Les dispositions de l'article 29 du règlement intérieur du GIE-TRT

L'article 29 du même règlement vise les courses pour lesquelles le chauffeur de taxi est nominativement identifié et sollicité par le client : " *Seules les courses venant de l'extérieur du secteur GIE seront transmises à l'intéressé* ". Ainsi, les courses qui arrivent au standard du GIE et qui désignent nominativement un exploitant de taxi sont traitées à l'identique des autres courses impersonnelles sauf dans l'hypothèse où la commande provient de l'extérieur du secteur d'action du standard du GIE. Cet article a été adopté lors de l'assemblée générale du 27 novembre 1995. Sachant que le standard du groupement couvre toute la ville de Toulon, seules les courses provenant des environs de Toulon sont transmises à l'intéressé.

- Les dispositions de l'article 28 du règlement intérieur du GIE-TRT

L'article 28 du règlement intérieur du groupement expose que : "Toute publicité personnelle des membres du GIE est formellement interdite, notamment sur les annuaires aussi bien sur la commune de Toulon que sur la commune de leur résidence . Ces dispositions ont été introduites lors de l'assemblée générale du groupement le 27 novembre 1995. Le procès-verbal de l'assemblée générale annuelle mixte du 25 juin 1991 fait apparaître qu'à l'époque les dirigeants du groupement étaient déjà attachés à faire respecter une interdiction de même nature : " En ce qui concerne la publicité personnelle sur Var matin de M.Crestian, l'affaire est classée et les excuses acceptées ". Trois adhérents du groupement (MM. Dimier, Lambert et Amesee) ont, en 1995, passé outre cette disposition du règlement intérieur. Mais, en 1996, seul M. Dimier continue de faire de la publicité. MM. Lambert et Amesee se sont conformés au règlement qui est ainsi respecté, en 1996, par 67 des 68 adhérents du groupement.

- Les dispositions des articles 31 et 32 du règlement intérieur du GIE-TRT

Le droit d'entrée au GIE-TRT est défini comme suit par le règlement intérieur : " Toute personne qui acquiert un taxi adhérent au GIE est adhérent de plein droit sans frais. Toute personne qui acquiert un taxi non adhérent au GIE, après exclusion ou démission, et qui souhaite y adhérer doit payer un droit d'entrée. Le montant de ce droit se calcule sur la base des cotisations dues depuis le départ dudit taxi, avec un plafond de 100 000 FF " (article 31). Le départ d'un membre du GIE-TRT est soumis aux conditions suivantes : " Tout adhérent désirant quitter le GIE pour être indépendant devra donner un préavis de trois mois et verser une indemnité égale à trois mois de cotisation " (article 32).

Les articles 31 et 32 ont été votés par l'assemblée générale mixte du 28 novembre 1995 du GIE-TRT, soit quelques mois après que deux membres du groupement aient quitté le GIE-TRT pour s'installer comme exploitant de taxi indépendant. Depuis la fin de l'année 1995, la cession d'une licence d'exploitation par un artisan taxi indépendant expose le repreneur à des frais pouvant s'élever jusqu'à 10 jours de chiffre d'affaires s'il souhaite intégrer le GIE-TRT. Le retrait d'un membre du GIE-TRT, pour exercer une activité d'exploitant de taxi, est soumis à un préavis de trois mois et au versement d'une indemnité égale à trois mois de cotisation : 3.540 FF T.T.C, soit près de 4 jours de chiffre d'affaires brut toutes taxes comprises. Ainsi, parmi les causes de retrait, seules celles qui ont trait à la volonté d'un exploitant de taxi

de devenir indépendant sont sanctionnées par le versement d'une indemnité au groupement.

4. Les relations entre artisans taxis " GIE-Syndicat " et les autres artisans taxis concurrents

MM. Jean-Pierre Crestian et Daniel Rosso ont adhéré au GIE-TRT respectivement début 1991 et fin 1992. En désaccord avec le mode de fonctionnement du syndicat et du GIE-TRT, ils se sont retirés du syndicat et du GIE-TRT respectivement en mars 1995 et novembre 1994. Depuis leurs retraits du syndicat et du GIE-TRT, les taxis indépendants, équipés d'un téléphone mobile portable, ont mené des actions de publicité et de prospection auprès des hôtels et restaurants. Ces " exploitants indépendants " se sont heurtés à des actions indirectes menées par le groupement et le syndicat qui ont pris la forme de menaces de " boycott " et d'agressions verbales et physiques.

Les artisans taxis " GIE-TRT - syndicat " ont exercé des pressions sur le directeur du " *New Hôtel Tour Blanche* " en le menaçant de ne pas prendre de clients se rendant à cet hôtel : " *En septembre 1995 les taxis radios toulonnais (TRT) m'ont contacté par téléphone pour me dire " vous ne nous faites pas assez travailler, donc quand le " Mermoz " arrivera nous ne vous amènerons pas de clients ". J'ai ensuite rencontré M. Calabrèse, le président, pour lui indiquer que je n'avais pas l'intention de favoriser l'un ou l'autre et j'ai fait pour mon personnel une note de service lui demandant de partager les courses équitablement entre les taxis des TRT et les autres taxis. Je n'ai depuis à signaler aucun incident particulier "*. La note de service du directeur dont il est question indique qu'" *afin d'éviter tout problème ou boycott, je me suis engagé vis à vis des taxis toulonnais de leur faire effectuer toutes les courses et non seulement les " petites courses ", comme cela était le cas depuis six mois. Je vous demande donc de bien vouloir répartir les courses équitablement entre les taxis radio et le taxi Crestian "*.

D'après les déclarations de M. Crestian, exploitant de taxi indépendant, les hôtels Campanile et La Corniche auraient également pu faire l'objet de chantage et de menaces de la part du GIE-TRT : (...) " *Ce qui faisait suite aux pressions exercées auprès de l'hôtel la Tour Blanche (...) En ce qui concerne l'hôtel le Campanile, je précise qu'après avoir été avec M. Rosso sollicité par la direction de cet hôtel pendant quelques mois, celle-ci a dû subir des pressions de la part du GIE car on ne nous appelle plus du tout. Quant à l'hôtel restaurant La Corniche, je sais qu'il travaille avec le GIE, notamment pour la clientèle courante ; il m'appelle de temps en temps pour des courses un peu particulières (longs trajets - tourisme) "*.

M. Jean-Pierre Crestian a fait l'objet de très nombreuses menaces verbales et de chantage dans l'exercice de son activité dont les auteurs sont tous des exploitants de taxis " *Syndicat - GIE*". Dès le deuxième incident, M. Jean-Pierre Crestian réagissait en informant, par lettre du 10 juillet 1995, le président du GIE-TRT des menaces et pressions exercées par les membres du groupement, également membres du syndicat. M. Louis Calabrèse, président du GIE et de la section locale du syndicat, n'a pas donné suite à ce courrier. Le 22 mars 1997, M. Jean-Pierre Crestian a déposé une plainte auprès du Procureur de la République pour ces faits.

Par ailleurs, d'après les déclarations écrites de deux artisans taxis de la commune de Hyères, les exploitants de taxi Nicolas et Selvatici, les artisans taxis " syndicat - GIE " ont, à plusieurs reprises, menacé ces chauffeurs agissant dans le cadre légal de leur profession (transfert de clients de la commune de Hyères à Toulon et sans stationnement dans la ville) : *" En effet, les taxis toulonnais ne supportant plus notre concurrence légale (c'est à dire contrats à l'appui ou transport de notre circonscription à Toulon) laissent entendre ou supposer des menaces physiques sur nos personnes si nous persévérons. Quelquefois ils ont même exercé des pressions sur notre clientèle en les menaçant de ne plus les transporter s'ils continuaient à faire appel à nos services. Cette menace s'est d'ailleurs réalisée sur un de mes clients, à qui l'accès du véhicule a été refusé et à qui on a conseillé d'appeler les taxis du Revest "*.

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

Sur les pratiques relevées,

Considérant que les dispositions de l'article 1^{er} modifié de l'ordonnance n° 67-821 du 23 septembre 1967 relative au groupement d'intérêt économique prévoient que plusieurs personnes physiques ou morales peuvent constituer entre elles un groupement d'intérêt économique pour une durée déterminée ; que ce texte laisse une grande liberté aux membres du groupement d'intérêt économique pour déterminer l'organisation et le fonctionnement du GIE ; qu'un groupement de cette nature, créé en vue d'améliorer les conditions d'exploitation de ses membres, ne constitue pas en soi une entente prohibée par les dispositions de l'article 7 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 ; que, toutefois, le recours à une telle structure ne fait pas obstacle à l'application de ces dispositions dès lors qu'il est établi qu'elle a été utilisée pour mettre en oeuvre des pratiques concertées ayant pour objet ou pouvant avoir pour effet de limiter le libre exercice de la concurrence ;

En ce qui concerne les clauses statutaires relatives à l'adhésion au GIE-TRT,

Considérant que les articles 1^{er}, 9 et 12 des statuts du GIE-TRT disposent respectivement que : "Pourront seuls demander leur adhésion au GIE-TRT les membres du syndicat professionnel des taxis du Var ", qu' "Aucune cession de parts ne peut être faite au profit d'un chauffeur de taxi n'adhérant pas au syndicat, le GIE étant réservé statutairement aux membres du syndicat " et que "(...) cesse de plein droit de faire partie du groupement (...) tout membre qui aurait fait l'objet d'un retrait de l'autorisation d'exercer ou d'une radiation du syndicat " ; qu'il ressort du procès-verbal de l'assemblée générale annuelle mixte du 25 juin 1991 que les clauses précitées, imposant l'appartenance au syndicat du département du Var préalablement à l'adhésion au GIE-TRT, ont été intégrées aux statuts sur demande du président du syndicat ; que le respect de ces dispositions est exigé des membres du GIE-TRT ainsi que l'attestent les courriers du 13 octobre 1993, 5 mai 1994 et la déclaration du 23 janvier 1996 du président du GIE-TRT ;

Considérant que si comme le soutiennent le GIE-TRT et le syndicat " L'adhésion au GIE ne constitue pas une obligation ", " que c'est librement et en toute régularité que les statuts du GIE ont introduit l'obligation d'adhérer au syndicat pour être membre du GIE ", il n'en demeure pas moins que le recours à une telle structure ne fait pas obstacle à l'application des dispositions de l'ordonnance du

1^{er} décembre 1986, dès lors qu'il est établi qu'elle a été utilisée pour mettre en oeuvre des pratiques concertées ayant pour objet ou pouvant avoir pour effet de limiter le libre exercice de la concurrence ; qu'en réservant l'accès au GIE aux seuls membres du syndicat, les clauses statutaires précitées visent à empêcher des exploitants de taxis à Toulon, non membres du syndicat, de devenir membres du GIE-TRT et, de ce fait, d'accéder à une part importante des courses de taxis à Toulon ; qu'en effet, le GIE-TRT, réunissant 96 % des exploitants de taxis, effectue la quasi - totalité des courses des exploitants de taxis de la ville de Toulon et réalise donc la quasi - totalité du chiffre d'affaires généré par cette activité ; que l'introduction de ces dispositions et l'usage qui en est fait par le groupement et le syndicat ont pour objet et peuvent avoir pour effet de limiter l'accès au marché et le libre exercice de la concurrence ; que, par suite, les dispositions précitées sont prohibées par l'article 7 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 ;

En ce qui concerne l'intervention du syndicat et du GIE-TRT dans la procédure de transfert d'autorisations de stationnement,

Considérant que la procédure normale de transfert des licences prévoit que l'exploitant de taxi cédant sa licence et le candidat repreneur adressent leur demande de cession de licence au maire ; que ce dernier doit réunir la commission communale des taxis et voitures de petites remises chargée, par le décret n° 86-426 du 13 mars 1986 d'émettre un avis sur les demandes de cette nature ;

Considérant qu'il ressort des constatations effectuées au point I C2 de la présente décision que l'acte type de demande de cession de licence est à double en-tête du syndicat et du GIE-TRT ; que cet acte est, en outre, visé par le président du syndicat, également membre du groupement ; que la commission communale des taxis et voitures de petites remises, installée en 1986 à Toulon, ne s'est pas réunie afin d'émettre un avis sur les demandes de transfert de licences et n'a plus d'existence juridique depuis 1992, date d'expiration du mandat de ses membres, en l'absence d'un arrêté municipal renouvelant sa composition ; qu'ainsi le syndicat et le GIE-TRT organisent et gèrent le fonctionnement de la profession des taxis à Toulon et bénéficient d'une exclusivité de fait de présentation des candidats et d'agrément des mutations d'autorisations de stationnement ;

Considérant que le groupement et le syndicat soutiennent qu' il ne peut leur être " *reproché d'émettre un avis que la réglementation exige* " ; que la circonstance que la commission communale des taxis et voitures de petites remises ne fonctionne pas, relève de la responsabilité de la commune et ne peut leur être imputée ;

Mais considérant en premier lieu que le décret n° 86-426 du 13 mars 1986 prévoit s'agissant de la composition de la commission précitée, qu'elle comprend " *En nombre égal, des représentants de l'administration, des représentants des organisations professionnelles les plus représentatives au plan local et des représentants des usagers* " ; qu'en conséquence, le GIE-TRT, qui ne possède pas le statut d'une organisation professionnelle, n'était pas habilité à formuler un avis sur les demandes de cession de licence et que l'obligation pour un candidat de présenter sa demande par l'intermédiaire du syndicat va au-delà du rôle consultatif attribué par la réglementation ; que l'avis émis par le syndicat ne saurait se substituer à l'avis collégial et paritaire imposé par les textes ; qu'en second lieu, la circonstance que le

maire n'ait pas assuré le fonctionnement de la commission communale précitée n'est pas de nature à justifier les restrictions à l'accès à la profession apportées par le syndicat et le GIE-TRT ; que le fait pour le syndicat et le GIE-TRT de s'être associés dans la mise en oeuvre d'une procédure limitant l'accès aux autorisations de stationnement permettant à un exploitant de taxi d'exercer son activité à Toulon a pu avoir pour effet d'empêcher le libre exercice de la concurrence ; qu'une telle pratique est prohibée par l'article 7 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 ;

En ce qui concerne le règlement intérieur du GIE-TRT,

En ce qui concerne l'article 1^{er}, alinéa 2 du règlement intérieur, et l'élaboration de barèmes de prix et de forfaits par le syndicat et le groupement,

Considérant que s'il est loisible à un syndicat professionnel ou à un groupement professionnel de diffuser des informations destinées à aider ses membres dans la gestion de leur entreprise, l'aide ainsi apportée ne doit pas exercer d'influence directe ou indirecte sur le libre jeu de la concurrence à l'intérieur de la profession ; qu'en particulier, les indications données ne doivent pas avoir pour objet ou pouvoir avoir pour effet de détourner les entreprises d'une appréhension directe de leurs coûts, qui leur permette de déterminer individuellement leurs prix ;

Considérant qu'aux termes de l'article 1^{er} alinéa 2 du règlement intérieur : " *Les membres du groupement s'engagent à pratiquer les prix du tarif en vigueur* " ; qu'il ressort du procès-verbal de la réunion du 11 janvier 1996 que le bureau départemental du syndicat professionnel des taxis du Var a adopté à l'unanimité " *les nouveaux tarifs applicables au 1^{er} février 1996* " ; que la décision annuelle du bureau syndical, prise en application de l'article 1^{er} alinéa 2 du règlement intérieur, définit la notion de tarif en vigueur ;

Considérant que le syndicat et le groupement soutiennent que " Le syndicat n'a pas fixé lui-même des tarifs - qu'il n'a d'ailleurs pas pouvoir de fixer - mais pris position quant à une augmentation " afin de rendre un avis à l'intention du préfet du Var qui consulte chaque année le groupement pour établir un arrêté fixant les prix maxima des courses de taxis dans le département ; que ces organisations font encore valoir que " cette décision n'a de surcroît aucun lien avec l'article 1^{er}, alinéa 2 du règlement intérieur ", qui n'est " en fait qu'une clause de style fort classique " et que " les forfaits sont essentiellement destinés à donner des indications de prix à une clientèle non locale " ;

Mais considérant qu'il est constant que le procès-verbal de la réunion du bureau syndical indique les tarifs à appliquer sans faire référence à un quelconque avis à émettre à l'usage du préfet ; que, s'il est légitime pour le syndicat de formuler des propositions de prix sur la demande du préfet du département, il met en oeuvre, en revanche, une pratique de nature anticoncurrentielle lorsqu'il présente ces propositions comme étant les tarifs applicables par les membres du GIE-TRT ; que le syndicat et le GIE-TRT ne peuvent utilement soutenir que l'article 1^{er} alinéa 2 du règlement intérieur prévoyant que les membres devront appliquer les tarifs en vigueur serait une clause de style, dès lors que tous les adhérents ont appliqué les consignes ainsi données ;

Considérant qu'en complément de la fixation des prix " *syndicaux* ", la " *gazette du taxi* ", journal des adhérents du GIE-TRT, publie et diffuse auprès des adhérents du GIE-TRT les tarifs des forfaits " *qui devront être appliqués par les taxis du GIE* " ;

Considérant que l'élaboration de prix forfaitaires applicables à certaines courses ne constitue pas en soi une pratique de nature anticoncurrentielle ;

Mais considérant qu'en l'espèce, si les administrateurs du GIE-TRT ont déclaré qu'ils avaient conseillé à leurs adhérents " de ne jamais dépasser un prix maximum (...) si le montant du compteur dépasse cette somme " et qu'(ils) n'interdi(saient) pas à (leurs) adhérents de baisser leurs prix jusqu'à s'entendre avec le client ", il est constant que la " *gazette du taxi* ", destinée aux membres du GIE-TRT, soit 96% des exploitants de taxis à Toulon, a diffusé auprès d'eux des forfaits de courses dont l'application a été présentée comme une obligation et que ces tarifs font en outre l'objet d'un affichage à l'intérieur de la gare maritime ; que, dès lors, ces forfaits revêtent le caractère de prix minimaux imposés aux adhérents du GIE-TRT ;

Considérant par suite, que l'article 1^{er} alinéa 2 du règlement intérieur et la fixation de barèmes de prix et de forfaits de courses, respectivement par le syndicat et le groupement, ont pour objet et ont pu avoir pour effet de restreindre le jeu de la concurrence, notamment en ce qu'ils font obstacle à la libre fixation des prix par les membres du groupement et du syndicat dans les limites de la réglementation en vigueur ; que ces pratiques sont, par suite, prohibées par l'article 7 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 ;

En ce qui concerne les clauses du règlement intérieur du GIE-TRT relatives à la distribution des courses de taxi,

Considérant que l'article 8 du règlement intérieur du GIE-TRT organise strictement la distribution des courses par le standard pour chaque station, instaurant une priorité de course pour le premier de la file et une distribution des appels dans l'ordre de la file ; que l'article 11 du même règlement énonce : " *Toutes commandes réceptionnées au standard auront dans la distribution priorité sur les autres courses* " ; que cette priorité est renforcée par les termes de l'article 12 qui prévoit que : " *Le chauffeur qui aura pris une course à la radio ne pourra rendre celle-ci au standard sous prétexte d'avoir chargé au trottoir, sauf s'il est seul à la station* " ; qu'ainsi les articles 8,11 et 12 du règlement intérieur du GIE-TRT conduisent à une centralisation unique et à une répartition strictement définie des appels par le central radio du groupement ;

Mais considérant qu'en l'espèce il n'a pas été établi que ce dispositif puisse empêcher un exploitant de taxi "syndicat - GIE " de répondre librement à la réquisition d'un voyageur quel que soit le rang de la voiture en station ; que, comme le fait valoir à juste titre le GIE-TRT, les dispositions des articles 8,11 et 12 du règlement intérieur constituent " *une organisation librement consentie destinée à assurer aux clients un service rapide et à garantir la satisfaction de leur demande* " ; que, dans ces conditions, les pratiques liées à la distribution des courses de taxi ne sont pas prohibées par l'article 7 de l'ordonnance du

1^{er} décembre 1986 ;

Considérant qu'aux termes de l'article 10 du règlement du GIE-TRT : " Quelle que soit la façon dont les courses parviennent au standard (téléphone, données par chauffeurs, lettres, clients etc...), toutes les commandes ou courses doivent être inscrites dès réception sur le registre d'ordre et retransmises aux chauffeurs obligatoirement par le seul et unique moyen de la radio " ; que l'article 10 bis dispose qu' " Aucun membre du GIE ne pourra utiliser aucun lien de communication téléphonique relié à un central, à l'intérieur comme à l'extérieur du véhicule, ou tout autre moyen de communication quel qu'il soit, de même que la citizen band. Seul l'usage du radio téléphone relié au central du GIE est autorisé. Le contrevenant se verrait immédiatement exclu du GIE et cité au tribunal pour concurrence déloyale envers ses collègues de travail " ; que ce dispositif est complété par l'article 13 du même règlement qui énonce : "Lorsqu'un chauffeur prend une course à la radio et que pour diverses raisons il ne peut l'effectuer, en aucun cas il ne peut donner cette course en préférentielle à un autre chauffeur ou employer d'autres moyens pour y parvenir. La course doit obligatoirement repasser par le standard " ; que l'article 29 du même règlement vise les courses pour lesquelles le chauffeur est nominativement identifié et sollicité par le client : " Seules les courses venant de l'extérieur du secteur GIE seront transmises à l'intéressé " ;

Considérant, en outre, qu'aux termes de l'article 28 du règlement intérieur du GIE-TRT : "Toute publicité personnelle des membres du GIE est formellement interdite, notamment sur les annuaires aussi bien sur la commune de Toulon que sur la commune de leur résidence " ; que cet article interdit aux membres du GIE et du syndicat une quelconque publicité personnelle sur les annuaires sur la commune de Toulon et leur commune de résidence ; que le procès - verbal de l'assemblée générale annuelle mixte du 25 juin 1991 fait apparaître que les dirigeants du groupement se sont attachés à faire respecter cette interdiction ;

Considérant que le GIE-TRT soutient que " c'est en toute connaissance de cause que les taxis, en adhérant au GIE, renoncent à l'installation de moyens de communication personnels " ; que " cette pratique n'a certainement pas pour objet d'interdire aux taxis de se constituer une clientèle propre mais vise à assurer le parfait fonctionnement du GIE et à lui permettre de rendre le service pour lequel il a été créé ", qu'il en est de même s'agissant de l'interdiction de faire de la publicité personnelle et que l'impossibilité d'effectuer des courses personnalisées dans la ville de Toulon constitue une modalité de fonctionnement du GIE-TRT destinée à lui " permettre de réaliser son objet et de servir au mieux sa clientèle " ;

Mais considérant que les interdictions des articles 10, 10 bis et 29 du règlement intérieur sont énoncées dans le contexte d'un marché où la quasi totalité des courses sont effectuées par les membres du syndicat et du GIE-TRT qui réunit 96% des exploitants de taxis toulonnais ; qu'ensemble les articles 10 et 10 bis du règlement intérieur énoncent l'interdiction de détention de moyens de télécommunication personnels et suppriment toute possibilité pour les exploitants de taxis d'être contactés directement dans leurs véhicules par d'éventuels clients ou collègues et sanctionnent tout manquement aux dispositions de l'article 10 bis par l'exclusion de plein droit du groupement ; que la lecture du procès - verbal de l'assemblée générale annuelle mixte du 15 avril 1992 confirme que l'article 10 bis du règlement intérieur est opposable et opposé aux membres du groupement ; que l'application de l'article 29 du règlement

aboutit à priver un exploitant de taxi membre du GIE-TRT et du syndicat de la possibilité de recevoir des appels personnels de commandes de courses de taxis à Toulon ; que le chiffre d'affaires généré par les courses sur appels représente près de la moitié de la recette totale journalière d'un exploitant de taxi à Toulon ; que la pérennité de l'activité d'un exploitant de taxi " GIE " est largement liée à la clientèle drainée par le groupement puisque la plus grande majorité des courses s'effectuent à partir de Toulon ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les dispositions des articles 10, 10 bis, 29 et 28 du règlement intérieur ont pour objet et ont pu avoir pour effet de limiter l'accès au marché et le libre exercice de la concurrence par les membres du GIE, notamment en les empêchant de développer une clientèle extérieure au GIE-TRT ; qu'elles sont, par suite, prohibées par l'article 7 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 ;

En ce qui concerne le droit d'adhésion et de retrait du GIE-TRT,

Considérant que le droit d'entrée au GIE-TRT est défini comme suit par l'article 31 du règlement intérieur : " Toute personne qui acquiert un taxi adhérent au GIE est adhérent de plein droit sans frais. Toute personne qui acquiert un taxi non adhérent au GIE, après exclusion ou démission, et qui souhaite y adhérer doit payer un droit d'entrée. Le montant de ce droit se calcule sur la base des cotisations dues depuis le départ dudit taxi, avec un plafond de 100 000 FF " ; que le retrait d'un membre du GIE-TRT est soumis aux conditions de l'article 32 du même règlement qui dispose que : " Tout adhérent désirant quitter le GIE pour être indépendant devra donner un préavis de trois mois et verser une indemnité égale à trois mois de cotisation " ;

Considérant qu'il est établi que les articles 31 et 32 définissant les modalités d'accès et de retrait des membres du GIE-TRT ont été introduits et votés par l'assemblée générale mixte du 28 novembre 1995 du GIE-TRT à la suite du départ de deux de ses membres pour exercer de façon indépendante ; que ces clauses visent à dissuader les membres du GIE-TRT de s'installer comme exploitants de taxi indépendants ; que compte tenu de la part de marché du GIE-TRT à Toulon, la contrepartie financière demandée par le GIE pour adhérer au groupement dans l'unique hypothèse où le candidat à l'adhésion ne reprend pas la licence d'un exploitant de taxi " GIE - syndicat " aboutit à un risque de dévalorisation de l'autorisation de stationnement d'un taxi, devenu indépendant, dès lors que son successeur ne pourra pas bénéficier de la clientèle du groupement sans avoir à payer une indemnité pouvant atteindre 100 000 francs ; que, par suite, un candidat repreneur pourrait être davantage conduit à racheter une licence " GIE " qu'une licence " non GIE " ;

Considérant que, le GIE-TRT ne peut utilement soutenir qu'en ce qui concerne le retrait du GIE-TRT : " Les membres sont solidairement responsables des dettes souscrites par le GIE et le préavis exigé, comme l'indemnité de trois mois, ont simplement pour objet d'aider le GIE à faire face aux engagements qu'il a pu souscrire avec l'accord du démissionnaire ", dès lors que seuls les membres désirant se retirer du GIE-TRT pour exercer leur profession en qualité d'exploitants indépendants sont visés par cette clause alors même que les retraits du GIE-TRT pour d'autres motifs - retraite, décès ou maladie - n'entrent pas dans le champ d'application de ces dispositions ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'en exigeant des conditions financières particulières de la part des candidats repreneurs d'une licence non GIE-TRT et de la part des seuls membres sortant du GIE-TRT pour exploiter leur activité de façon indépendante, les dispositions combinées des articles 31 et 32 du règlement intérieur, même si elles ont été librement élaborées par les membres du GIE-TRT, ont pour objet et ont pu avoir pour effet de limiter l'accès au marché et le libre exercice de la concurrence ; qu'elles constituent, par suite, des pratiques prohibées par l'article 7 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 ;

En ce qui concerne les entraves à l'exercice de l'activité par les taxis indépendants de la ville de Toulon,

Considérant que MM. Jean-Pierre Crestian et Daniel Rosso, en désaccord avec le mode de fonctionnement du syndicat et du groupement, se sont retirés de ces deux organisations respectivement en mars 1995 et novembre 1994 ; que, depuis lors, les exploitants de taxis appartenant au GIE-TRT et au syndicat ont exercé des pressions sur le directeur du " *New Hôtel Tour Blanche* " ; que ce dernier a déclaré : " *Les taxis radios toulonnais (TRT) m'ont contacté par téléphone pour me dire " vous ne nous faites pas assez travailler, donc quand le " Mermoz " arrivera nous ne vous amènerons pas de clients "*. *J'ai ensuite rencontré M. Calabrèse, le président, pour lui indiquer que je n'avais pas l'intention de favoriser l'un ou l'autre et j'ai fait pour mon personnel une note de service lui demandant de partager les courses équitablement entre les taxis des TRT et les autres taxis. Je n'ai depuis à signaler aucun incident particulier "* ;

Considérant que par l'intermédiaire du président de sa section locale, qui est également président du GIE-TRT, le syndicat a ainsi mis en oeuvre des pratiques qui ont eu pour objet et ont pu avoir pour effet d'entraver l'exercice de l'activité professionnelle des exploitants de taxis extérieurs au GIE, installés à Toulon ou dans les communes voisines, de telle sorte que ces derniers ne puissent faire concurrence aux membres du GIE-TRT, notamment en proposant des prix inférieurs ; que de telles pratiques sont prohibées par les dispositions de l'article 7 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 ;

Sur les sanctions

Considérant qu'aux termes de l'article 13 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 : " Le Conseil de la concurrence peut ordonner aux intéressés de mettre fin aux pratiques anticoncurrentielles dans un délai déterminé ou imposer des conditions particulières. Il peut infliger une sanction pécuniaire applicable soit immédiatement, soit en cas d'inexécution des injonctions. Les sanctions pécuniaires sont proportionnées à la gravité des faits reprochés, à l'importance du dommage causé à l'économie et la situation de l'entreprise ou de l'organisme sanctionné. Elles sont déterminées individuellement pour chaque entreprise ou organisme sanctionné de façon motivée pour chaque sanction. Le montant maximum de la sanction est, pour une entreprise, de cinq pour cent du montant du chiffre d'affaires hors taxes réalisé en France au cours du dernier exercice clos. Si le contrevenant n'est pas une entreprise, le maximum est de dix millions de francs " ; qu'aux termes de l'article 22 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 : " La commission permanente peut prononcer les peines prévues à l'article 13. Toutefois, la sanction pécuniaire ne peut excéder 500 000 francs pour chacun des auteurs des pratiques prohibées " ;

Considérant que l'importance du dommage causé à l'économie par les pratiques du GIE-TRT qui regroupait au moment des faits 96% des artisans taxis de Toulon et du syndicat résulte et de ce que le GIE-TRT a empêché la constitution d'une clientèle privée par ses adhérents et, enfin, de ce que le syndicat professionnel des taxis du Var a entravé le développement d'entreprises concurrentes ; que la gravité des pratiques doit s'apprécier en tenant compte de la centralisation des appels vers le standard du GIE-TRT, conférant à celui-ci un quasi - monopole téléphonique à Toulon ;

Considérant que les ressources du syndicat professionnel des taxis du Var se sont élevées à 193 000 F pour 1996 ; qu'il y a lieu au vu des éléments d'appréciation exposés ci-dessus de lui infliger une sanction pécuniaire de 5 000 F ;

Considérant que le groupement des taxis radio toulonnais a réalisé un chiffre d'affaires de 1 538 249 F pour 1996 ; que compte tenu des éléments d'appréciation exposés ci-dessus, il y a lieu d'infliger au groupement une sanction pécuniaire de 60 000 F ;

Considérant qu'il y a lieu en outre, afin de prévenir la poursuite de telles pratiques, d'enjoindre au groupement des taxis radio toulonnais et au syndicat d'une part de ne plus s'immiscer dans la procédure de transfert des licences de stationnement autrement que dans le cadre réglementaire prévu par le décret n° 86-426 du 13 mars 1986 portant création de la commission communale des taxis et voitures de petite remise et d'autre part au GIE-TRT de supprimer les dispositions des articles 1^{er} alinéa 2, 9-1^o alinéa 2 et 12 alinéa 2 des statuts du groupement et les dispositions des articles 1^{er} alinéa 2, 10, 10 bis, 28 alinéa 1, 29, 31 et 32 du règlement intérieur du groupement, précédemment énoncés ;

Considérant qu'il convient également d'informer les clients, les autorités administratives et les professionnels de ce secteur du caractère illicite de ces pratiques ; qu'en conséquence, il y a lieu d'ordonner la publication de la présente décision, aux frais du syndicat professionnel des taxis du Var et du groupement d'intérêt économique des taxis radio toulonnais, dans l'édition du journal " Var matin " couvrant le département du Var et dans " l'artisan du taxi, " journal national des adhérents de la Fédération nationale des artisans taxis ;

DÉCIDE :

Article 1^{er} -. Il est établi que le syndicat professionnel des taxis du Var et le GIE-TRT ont enfreint les dispositions de l'article 7 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986.

Article 2 -. Il est enjoint au syndicat professionnel des taxis du Var et au GIE-TRT de ne plus s'immiscer dans la procédure de transfert des licences d'exploitant de taxi à Toulon autrement que dans le cadre réglementaire énoncé par le décret n° 86-426 du 13 mars 1986 portant création de la commission communale des taxis et voitures de petite remise.

Article 3 -. Il est enjoint au groupement d'intérêt économique des taxis radio Toulonnais, dans un délai de

trois mois, de supprimer d'une part les dispositions des articles 1^{er} alinéa 2, 9-1^oalinéa 2 et 12 alinéa 2 des statuts du GIE-TRT et d'autre part les dispositions des articles 1^{er} alinéa 2,10,10 bis, 28 alinéa 1, 29, 31 et 32 du règlement intérieur du GIE-TRT .

Article 4 -. Il est infligé au GIE-TRT une sanction pécuniaire de 60 000 F.

Article 5 -. Il est infligé au syndicat professionnel des taxis du Var une sanction pécuniaire de 5 000 F.

Article 6 -. Dans un délai maximum de trois mois, le syndicat professionnel des taxis du Var et le GIE des taxis radio toulonnais feront publier, à frais communs et au prorata des sanctions prononcées, la présente décision dans l'édition du journal " Var matin " couvrant le département du Var et dans " l'artisan du taxi ", journal national des adhérents de la Fédération nationale des artisans taxis .

Délibéré, sur le rapport de Véronique Parini-Eloy, par MM. Barbeau, président, Cortesse, vice-président, et Rocca, membre, désigné en remplacement de M. Jenny, vice- président, empêché.

Le rapporteur Général suppléant,
Marie- Hélène Mathonnière

Le président,
Charles Barbeau