

Paris, le 06/01/2023

Communiqué relatif à une mesure de transaction injonction dans le secteur du transport public de personnes

I. L'AFFAIRE

Une enquête réalisée par la DGCCRF en 2020 a mis en évidence une pratique d'entente illicite entre les membres d'un groupement d'intérêt économique (GIE) sur l'agglomération d'Avignon.

L'enquête a révélé que, de juin 2015 à novembre 2020, des dispositions des statuts et du règlement intérieur du groupement :

- entravaient la liberté des adhérents de concurrencer le groupement, ces derniers demeurent des entreprises indépendantes ;
- mettaient en place une entente tarifaire annuelle au moyen de tarifs forfaitaires pour certains trajets ; or les adhérents d'un groupement de taxis sont libres de fixer leurs tarifs dans le respect des montants maximum fixés par arrêté préfectoral ;
- organisaient une répartition des courses entre les membres du GIE, alors que des entreprises indépendantes sont censées se concurrencer entre elles.

Ces restrictions de concurrence contrevenaient aux dispositions de l'article L. 420-1 du Code de commerce qui prohibent les ententes illicites ainsi qu'aux dispositions de l'article [L. 420-2-2](#) du Code de commerce.

La DGCCRF a enjoint au GIE de modifier ses statuts et son règlement intérieur pour les rendre conformes au droit de la concurrence.

Elle lui a également proposé de clore la procédure en s'acquittant d'un montant d'amende transactionnelle de 3 000 €.

Le GIE a accepté ces mesures le 29 juillet 2022.

II. LES PRATIQUES ANTICONCURRENTIELLES COMMISES PAR UN GROUPEMENT DE TAXIS

Les pratiques d'entente commises par un groupement de taxis, qu'il soit constitué en groupement d'intérêt économique (GIE), en association ou en société coopérative sont interdites par les articles L. 420-1 et L. 420-2-2 du Code de commerce.

L'Article L. 420-2-2 du Code de commerce, introduit par la loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016, et entré en vigueur le 1^{er} mars 2017, dispose que :

« Sont prohibés les accords, les pratiques concertées et les pratiques unilatérales ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de limiter substantiellement la possibilité pour une entreprise qui exécute des prestations de transport public particulier de personnes ou des services occasionnels de transport collectif de personnes effectués au moyen de véhicules légers :

1° De recourir simultanément à plusieurs intermédiaires ou acteurs de mise en relation avec des clients en vue de la réalisation de ces prestations ;

2° Sans préjudice de l'article L. 3142-5 du Code des transports, de commercialiser sans intermédiaire les services de transport qu'elle exécute;

3° De faire la promotion, au moyen de signes extérieurs sur le véhicule, d'une ou plusieurs offres de transport, y compris celles qu'elle commercialise sans intermédiaire ».

Dans une décision [n°10-D-15](#) du 11 mai 2010 relative à des pratiques mises en œuvre par un GIE de radio-taxis, l'Autorité de la concurrence a souligné l'importance particulière qui s'attache à la préservation de la concurrence dans cette profession :

« Par nature, la réglementation des prix et les conditions d'accès à la profession de taxi tendent par elles-mêmes à réduire l'espace disponible pour l'exercice de la concurrence. La préservation de cet espace restreint de concurrence a d'autant plus d'importance. Aussi, convient-il d'être très attentif aux éventuels comportements de collusion ou d'exclusion que les acteurs pourraient développer sur ce marché ».

Les tarifs des courses de taxi sont réglementés par le décret n° 2015-1252 du 7 octobre 2015. Ce décret prévoit que le prix de la course de taxi comprend une composante horokilométrique et plusieurs composantes forfaitaires dont le montant est déterminé avant la course. L'intégralité du tarif ne peut donc, dans ces conditions, être forfaitaire.

L'article 4 de ce décret prévoit toutefois une dérogation au principe et autorise la pratique du forfait pour certains trajets dans certaines agglomérations telles que les courses entre Paris intramuros, Toulouse, Nice centre, Cannes et Monaco et les aéroports de proximité.

Les taxis du Vaucluse ne bénéficient pas de ce mode de tarification.

Les artisans taxis membres du GIE sont donc libres de pratiquer les prix qu'ils souhaitent dans la limite des maximums prévus annuellement par l'arrêté préfectoral.

Le fonctionnement d'un groupement de taxis et le chiffre d'affaires des adhérents, doivent dépendre de l'activité concurrentielle des membres, nonobstant la mise en commun des moyens de contact avec la clientèle (central radio ou numéro d'appel unique).

L'instauration d'un tour de rôles par un groupement de taxis n'est pas en elle-même prohibée. Cependant, une telle organisation ne doit pas avoir pour objectif de répartir les parts de marchés entre les membres du groupement. Une telle pratique est interdite par l'article L.420-1 alinéa 4 du Code de commerce qui prohibe *« les actions concertées, conventions, ententes expresses ou tacites ou coalitions, notamment lorsqu'elles tendent à [...] Répartir les marchés ou les sources d'approvisionnement. »*