

RAPPORT D'AUDIENCE
présenté dans l'affaire C-354/89 *

I — Exposé des faits

1. En vertu du règlement (CEE) n° 517/72 du Conseil, du 28 février 1972, relatif à l'établissement de règles communes pour les services réguliers et les services réguliers spécialisés effectués par autocars et par autobus entre les États membres (JO L 67, p. 19), les services réguliers et les services réguliers spécialisés sont exécutés sous le couvert d'une autorisation. Les décisions faisant suite aux demandes, notamment, de création d'un service régulier ou d'un service régulier spécialisé sont prises d'un commun accord par les États membres sur le territoire desquels les voyageurs sont pris en charge et déposés. Si les négociations pour trouver un accord entre États membres n'aboutissent pas, la Commission peut être saisie du différend à la demande d'un État membre intéressé.

La Commission, après consultation des États intéressés, adopte dans le plus bref délai une décision notifiée à ces États. L'article 8 du règlement n° 517/72 a la teneur suivante:

« 1. L'examen d'une demande de création d'un service régulier ou d'un service régulier spécialisé a pour but de déterminer si la desserte du trafic objet de la demande n'est pas déjà assurée d'une façon satisfaisante, tant du point de vue qualitatif que du point de vue quantitatif, par les services existants de transport de voyageurs.

2. Lors de l'examen visé au paragraphe 1, sont notamment pris en considération:

- a) les besoins de transport actuels et prévisibles que le requérant envisage de satisfaire;
- b) pour les services réguliers, la situation du marché des transports de voyageurs dans les zones intéressées.

3. Lors de l'examen visé au paragraphe 1, peuvent également être prises en considération les possibilités d'organisation d'un service correspondant par les entrepreneurs qui exercent déjà leurs activités dans les zones intéressées. »

Aux termes de l'article 4, paragraphe 2, de ce règlement:

« Le titulaire d'une autorisation ne peut apporter aucune modification aux conditions auxquelles l'exploitation du service est soumise, sans l'autorisation préalable de l'État membre visé à l'article 12, paragraphe 2, ni supprimer le service avant que l'autorisation ne perde sa validité. »

En vertu de cet article 12, paragraphe 2, les demandes de modification des conditions auxquelles l'exploitation d'un service est soumise sont introduites auprès de l'État membre sur le territoire duquel se trouve le siège de l'entreprise.

* Langue de procédure: le français.

2. Le 9 janvier 1986, la SARL Autocars Émile Frisch, société de droit luxembourgeois établie à Luxembourg (ci-après « Frisch »), a soumis au gouvernement luxembourgeois une demande visant à obtenir l'autorisation de créer un service régulier spécialisé en vue d'amener des travailleurs de Thil et de certains autres endroits de cette région de France à l'usine de céramique Villeroy et Boch située à Luxembourg (ci-après « Villeroy et Boch »). Il était proposé que cette desserte assure deux services quotidiens dans chaque direction, quittant Thil à 4 h 20 et à 12 h 20 et Luxembourg à 14 et à 22 heures de façon à amener et à reprendre à l'heure voulue les travailleurs des équipes de 6 à 14 heures et de 14 à 22 heures. Par ailleurs, Villeroy et Boch appuierait la demande introduite par Frisch et interviendrait dans les frais de transport de ces travailleurs. Le 5 mars 1987, Frisch a introduit une nouvelle demande de création d'un service régulier spécialisé qui s'écarterait de la précédente en ce qu'il prendrait également en charge des travailleurs de l'usine ARBED à Dommeldange. L'ARBED n'interviendrait pas dans les frais de déplacement de ses ouvriers.

Le ministère des Transports luxembourgeois a saisi pour avis, le 22 janvier 1986, la direction départementale de l'équipement de la Moselle de la demande présentée par Frisch. L'administration française n'a pas donné son accord parce qu'elle estimait que la création du nouveau service pouvait nuire aux intérêts de la Schiocchet SARL ayant son siège à Beuvillers, 54560 France (ci-après « Schiocchet »). Au cours des contacts entre les administrations luxembourgeoise et française, cette dernière a proposé un partage du trafic entre Frisch et Schiocchet. Ce partage a été repoussé par les autorités luxembourgeoises. Le 14 mars 1988, le gouvernement luxembourgeois a saisi, conformément à l'article 14 du règlement

n° 517/72, la Commission afin qu'elle se prononce sur la demande d'autorisation de Frisch.

3. Par sa décision 89/524/CEE, du 7 septembre 1989, relative à un différend opposant le Luxembourg et la France au sujet de la création d'un service régulier spécialisé de voyageurs entre ces deux États (JO L 272, p. 18), la Commission a décidé que:

« Les autorités compétentes du grand-duché de Luxembourg autorisent la SARL Autocars Émile Frisch à créer un service régulier spécialisé entre Thil (France) et Luxembourg à l'intention des travailleurs de l'usine Villeroy et Boch; ce service qui quittera Thil à 4 h 20 et à 12 h 20 et Villeroy et Boch à 14 et à 22 heures desservira les localités suivantes: Thil, Hussigny, Tiercelet, Aumetz, Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Errouville, Crusnes, Cantebonne, Villerupt, Audun-le-Tiche, Esch/Alzette, Schifflange, usine Villeroy et Boch.

L'usage de ce service est réservé aux ouvriers de l'usine Villeroy et Boch, établie à Luxembourg, 330, rue de Rollingergrund, L-1018 Luxembourg. »

4. Déjà en 1982, par décision 82/595/CEE, du 10 août 1982, portant règlement du différend opposant le grand-duché de Luxembourg et la République française concernant le renouvellement des autorisations de certains services réguliers spécialisés (JO L 244, p. 32), la Commission avait tranché un différend entre ces deux États à propos de l'opposition des mêmes sociétés Frisch et Schiocchet au sujet du renouvellement des autorisations de certains services réguliers spécialisés.

II — Procédure devant la Cour

5. Le recours de Schiocchet a été enregistré au greffe de la Cour le 20 novembre 1989. La procédure écrite s'est déroulée normalement.

6. Sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, la Cour a décidé d'ouvrir la procédure orale sans procéder à des mesures d'instruction préalables.

7. Par décision du 7 novembre 1990, la Cour a décidé, en vertu de l'article 95, paragraphes 1 et 2, du règlement de procédure, de renvoyer l'affaire devant la deuxième chambre.

III — Conclusions des parties

8. *Schiocchet*, partie requérante, conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

— annuler la décision du 7 septembre 1989 (89/524/CEE).

9. La *Commission*, partie défenderesse, conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

— rejeter la requête présentée par la société Schiocchet;

— la condamner aux dépens.

IV — Moyens et arguments des parties

A — Sur la recevabilité

10. *Schiocchet* estime avoir un intérêt à agir en annulation contre la décision 89/524. En effet, celle-ci viserait à autoriser Frisch, concurrente directe de Schiocchet, à créer une ligne de service régulier spécialisé qui chevaucherait, partiellement du moins, avec celles exploitées par Schiocchet. Cette dernière verrait améliorer sa situation d'exploitante de lignes transfrontalières si la décision attaquée était annulée. Dans ces conditions, Schiocchet justifierait d'un intérêt suffisant pour obtenir l'annulation de la décision 89/524.

11. Schiocchet considère qu'elle est directement et individuellement concernée par la décision litigieuse, même si elle n'en est pas le destinataire. L'autorisation accordée sur la base de la décision 89/524 porterait directement préjudice à Schiocchet en raison des services réguliers de voyageurs que la requérante est seule à exploiter dans la région et qui se trouveraient directement concurrencés par la ligne autorisée par la décision mise en cause. A l'appui de cette considération Schiocchet cite l'arrêt de la Cour du 3 mai 1978, Töpfer (112/77, Rec. p. 1019).

B — Sur le fond

12. Schiocchet fait valoir, en premier lieu, que la Commission aurait dû tenir compte de la « longue tradition d'illégalité de la société Frisch » et du « respect constant et rigoureux des règles par la société Schiocchet ».

A l'appui de ce moyen, Schiocchet rappelle que depuis 1970 Frisch assurait pour Villeroy et Boch le ramassage du personnel domicilié dans la région frontalière en France. Frisch exploitait quotidiennement les lignes 1) Luxembourg-Audun-le-Tiche; 2) Luxembourg-Errouville; 3) Luxembourg-Longwy et hebdomadairement la ligne Luxembourg-Schifflange. Il s'agirait de transports internationaux au sens de l'article 4 du règlement n° 117/66/CEE du Conseil, du 28 juillet 1966, concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus (JO 147, p. 2688). Ce type de transport international aurait dû être autorisé en vertu de l'article 2 du règlement n° 517/72. Au moins pendant la période allant de 1970 à 1976, Frisch aurait assuré ce service spécialisé sans être titulaire des autorisations requises, car il n'aurait demandé celles-ci, pour les quatre lignes précitées, qu'en 1977. Par la suite et dans un premier temps, Frisch n'aurait obtenu que des autorisations provisoires, car les autorités françaises, consultées par les autorités luxembourgeoises, auraient toujours refusé de marquer leur accord à ces autorisations, ce qui aurait amené le grand-duché de Luxembourg à saisir la Commission qui, par décision 82/595, aurait tranché en faveur de Frisch.

Par ailleurs, Frisch, condamnée pénalement par les juridictions françaises pour les irrégularités dénoncées par la Commission dans la décision 82/595, n'aurait pas respecté ces condamnations.

Au surplus, Frisch aurait tenté constamment de dépasser les limites des autorisations accordées. Ainsi, depuis la décision 89/524, Frisch aurait modifié, en violation des articles 4, paragraphe 2, et 12 du règlement n° 517/72, les conditions d'exploitation

telles qu'elles sont définies dans la décision attaquée de la Commission. D'une part, il résulterait d'une note de service de Villeroy et Boch du 28 novembre 1989 que Frisch quittait Thil à 4 h 30 et à 12 h 30 et Villeroy et Boch à 14 h 15 et à 22 h 15, alors que la décision attaquée imposait que les départs de Thil se fassent à 4 h 20 et à 12 h 20 et ceux de l'usine à 14 et à 22 heures. D'autre part, Frisch ne desservirait pas tous les quinze arrêts spécifiés par la Commission dans sa décision 89/524. Ainsi, les localités de Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny et Tiercelet ne seraient plus desservies par Frisch. Pour conclure à la suppression de ces trois derniers arrêts, Schiocchet se base sur un constat d'huissier pour la journée du 27 février 1990 dont il résulte, notamment, que Frisch « a pour mission de charger à Aumetz et de retourner à Luxembourg ». De telles modifications, effectuées unilatéralement en violation de l'article 4, paragraphe 2, du règlement n° 517/72, justifieraient le retrait de l'autorisation mise en cause.

Frisch aurait commis, encore, des irrégularités sur le service régulier spécialisé exploité suivant une autorisation n° 211/8/88 délivrée par les autorités luxembourgeoises. Frisch ferait faire ce trajet simultanément par deux autocars, dont le second ne démarrerait qu'à la vue de celui de Schiocchet, dans le seul but de faire de la concurrence directe à celui-ci. Toutes ces considérations constitueraient un faisceau d'indices laissant présumer la mauvaise foi de Frisch à l'égard de Schiocchet.

Pour sa part, Schiocchet aurait demandé, en 1975, l'autorisation d'exploiter la ligne Boulange-Luxembourg. Cette autorisation lui aurait été accordée après avis favorable des autorités luxembourgeoises. En 1983, puis en 1985 et en 1986, Schiocchet aurait

sollicité l'extension de cette ligne, qui lui aurait été refusée. Schiocchet se serait donc abstenue d'exploiter les points d'arrêt spécifiés dans la demande d'extension refusée, ce qui signifierait que la prise en charge des usagers sur le territoire luxembourgeois lui était interdite. Schiocchet se serait conformée au respect strict du droit communautaire et aux limites des autorisations consenties.

13. Schiocchet considère, en second lieu, que Frisch ne serait pas juridiquement fondée pour demander l'exploitation exclusive de la ligne Thil-Luxembourg, parce que le service régulier spécialisé, proposé par Frisch, ne répondrait pas aux critères énoncés à l'article 8 du règlement n° 517/72 et, plus particulièrement, au paragraphe 2, sous a), de cet article.

D'abord et en ce qui concerne les points d'arrêt Aumetz, Errouville, Crusnes et Thil, la Commission aurait dû refuser aux autorités luxembourgeoises l'autorisation pour Frisch, au motif que ces arrêts seraient déjà desservis par Schiocchet au profit des ouvriers de Villeroy et Boch.

Par ailleurs, pour ce qui est des points d'arrêt Beuvillers, Audun-le-Roman et Hussigny, Schiocchet aurait introduit, le 4 février 1985, une demande d'exploitation. Cette demande, portant sur des points d'arrêt non encore exploités auparavant par Frisch et antérieure à celle de Frisch du 9 janvier 1986, aurait dû être prise en considération par la Commission au moment où elle a arrêté sa décision litigieuse.

Au surplus, Schiocchet aurait satisfait un besoin résiduel réel et quotidien par l'exploit-

tation de la ligne Boulange-Luxembourg. Cette ligne chevaucherait, pour partie, celle de Luxembourg-Thil. A l'appui de cette réalité, Schiocchet produit 45 attestations émanant d'ouvriers de chez Villeroy et Boch empruntant avec satisfaction les transports Schiocchet. Onze de ces ouvriers pâtiraient cependant du refus opposé à la demande d'extension présentée par Schiocchet de la ligne Boulange-Luxembourg. Il en serait de même d'une clientèle potentielle de travailleurs frontaliers engagés par les institutions des Communautés européennes situées à Luxembourg. Ces faits auraient dû amener la Commission à accepter un partage des lignes entre Schiocchet et Frisch, comme il aurait été proposé par les autorités françaises au cours des négociations.

Enfin, il faudrait tenir compte des modifications, opérées par Frisch, des conditions d'exploitation telles qu'elles sont définies dans les décisions attaquées. S'il devait s'avérer correct que Frisch ne desservirait pas certaines localités, par exemple Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny et Tiercelet, cela signifierait soit que la Commission n'aurait pas pris en compte les besoins de transport « actuels et prévisibles » tels que prévus à l'article 8, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 517/72, soit que Frisch aurait fait la demande d'autorisation initiale dans le but unique de nuire à Schiocchet, induisant en erreur la Commission sur les besoins réels que Frisch envisageait de satisfaire avec la nouvelle ligne.

14. Schiocchet estime, en dernier lieu, que l'exploitation exclusive par Frisch de la ligne Thil-Luxembourg a pour conséquence de l'évincer de ce service et de créer un monopole en faveur de Frisch. Cela serait particulièrement injuste puisqu'il s'agirait, d'une part, d'une ligne qui emprunte à partir

d'Errouville la ligne Boulange-Luxembourg exploitée par Schiocchet, d'autre part, d'une ligne sur laquelle Schiocchet est la seule à avoir une autorisation exploitée effectivement, et, enfin, d'un prolongement naturel de la ligne Boulange-Luxembourg, pour lequel Schiocchet a fait des demandes d'autorisation antérieures à celle de Frisch. La ligne Boulange-Luxembourg serait la seule exploitée par Schiocchet, tandis que Frisch en exploiterait quatre. Ce déséquilibre serait aggravé par le fait que Villeroy et Boch exercerait des pressions sur ses ouvriers pour qu'ils empruntent les services de Frisch. Si la réglementation communautaire en matière de transport international tendait à ce que les services soient organisés en fonction des besoins, tout en préservant une concurrence normale, cette réglementation ne saurait avoir pour effet de réduire le service d'une société de transport ayant le souci permanent de la légalité au point de le rendre presque inexistant. La décision litigieuse aurait pour effet direct et immédiat de supprimer toute concurrence à Frisch. Celle-ci se trouverait donc de fait et à terme dans une situation de monopole. La décision de la Commission aboutirait à évincer purement et simplement Schiocchet. Les conditions d'une concurrence normale dans cette région et pour le secteur des transports par autocars ne seraient plus assurées.

15. La Commission fait valoir qu'à compter du 21 janvier 1977 Frisch avait bénéficié d'autorisations régulières pour l'exploitation de quatre lignes transfrontalières, autorisations que la France avait, par la suite, refusé de renouveler. Depuis le 10 août 1982, Frisch bénéficierait, à nouveau, d'autorisations régulières et, dans la mesure où le moyen tiré du comportement illégal de Frisch ferait référence aux événements antérieurs à la décision 82/595, il devrait être rejeté, car cette décision aurait pour effet de régulariser la situation de Frisch.

La Commission considère que, dans la mesure où ce moyen fait référence à des événements postérieurs à la décision 82/595, il serait non fondé.

En effet, pour ce qui est des irrégularités commises entre 1982 et le 7 septembre 1989, la Commission estime qu'elle ne pouvait faire prévaloir des considérations tirées du prétendu « comportement illégal » de Frisch sur celles qui découlent de l'examen des besoins de transport et de l'adéquation du service envisagé auxdits besoins. Les autorités françaises sembleraient partager ce point de vue parce que, dans le mémoire soumis à la Commission, dans le cadre de la procédure ayant abouti à la décision attaquée, elles proposeraient un partage de la ligne entre Frisch et Schiocchet et elles ne feraient pas allusion à un « comportement illégal » de Frisch. Schiocchet ne produirait pas d'éléments de nature à établir le bien-fondé de l'affirmation selon laquelle une des quatre lignes concernées par la décision 82/595 serait exploitée de façon irrégulière. Par ailleurs, Frisch aurait cessé depuis le 28 juillet 1982 l'exploitation irrégulière de la ligne Boulange-Luxembourg.

En ce qui concerne les faits intervenus depuis la décision 89/524, la Commission considère que la légalité d'une décision s'apprécie en fonction des circonstances de fait et de droit existant au moment où intervient la décision. De pareils faits ne fonderaient l'annulation de la décision attaquée que s'ils révélaient une erreur manifeste d'appréciation de la Commission. Tel ne serait pas le cas en ce qui concerne les modifications apportées aux horaires des départs de Thil et de l'usine, parce qu'une différence d'horaire de 10 à 15 minutes ne mettrait pas en cause l'objet de l'autorisation, et il ne serait pas certain que de telles variations puissent être considérées comme

des modifications soumises à la procédure de l'article 12, paragraphe 2, du règlement n° 517/72. Tel ne serait pas non plus le cas en ce qui concerne les modifications quant à la desserte de certains des quinze arrêts prévus. En effet, le régime organisé par le règlement n° 517/72 serait un régime d'autorisation prévoyant les points où des voyageurs pourraient être pris en charge sans devoir l'être obligatoirement. Une telle autorisation accorderait la possibilité, compte tenu des besoins actuels et prévisibles, d'une desserte des localités énoncées et ne comporterait pas pour autant l'obligation de desservir tous les arrêts cités. En l'espèce, l'autorisation accordée à Frisch aurait une validité biennale, et il se pourrait que les besoins évoluent et rendissent indispensable la desserte des localités citées par Schiocchet. Il serait prématuré de conclure, à partir de l'inclusion dans l'itinéraire précisé dans la décision attaquée des localités de Beuvillers, Audun-le-Roman et Serrouville, à une erreur d'appréciation manifeste de la Commission. Par ailleurs, la suppression de la desserte de Thil, d'Hussigny et de Tiercelet pour la journée du 27 février 1990 pourrait être due à des circonstances particulières telles que, par exemple, congé ou maladie des travailleurs profitant de ces arrêts. La demande tendant au retrait de l'autorisation mise en cause dépasserait le cadre de la procédure engagée devant la Cour par le recours de Schiocchet.

Pour ce qui est des prétendues irrégularités en relation avec une ligne exploitée en vertu d'une autorisation n° 211/8/88, la Commission observe que cette autorisation, antérieure à la décision attaquée, concerne une autre ligne que celle autorisée par la décision mise en cause. Par ailleurs, le fait que Frisch utilise deux autocars sur cette autre ligne ne paraît pas en contradiction avec l'autorisation n° 211/8/88 qui indiquerait que « divers autobus de l'entreprise »

(Frisch) peuvent être utilisés. D'ailleurs, un tel double emploi pourrait être justifié par le nombre des usagers potentiels.

16. La Commission fait valoir qu'elle a arrêté sa décision 89/524 conformément aux principes énoncés à l'article 8 du règlement n° 517/72.

La Commission constate que la desserte du trafic, objet de la demande, n'était pas déjà assurée par des services existants de transports de voyageurs puisque aucun service n'existait aux horaires correspondant aux allées et venues des équipes de 6 et de 14 heures et que certains points d'arrêt n'étaient desservis par aucun horaire. A ce propos, la Commission rappelle le neuvième considérant de sa décision mise en cause aux termes duquel « le nouveau service répond dans la région à un besoin véritable tant du point de vue qualitatif que quantitatif étant donné qu'il permettra la prise en charge, aux horaires qui leur conviennent, d'une cinquantaine de travailleurs qui actuellement ne disposent d'aucun moyen de transport en commun leur permettant de rejoindre et de quitter l'usine à 6 et à 14 heures; ... par ailleurs, le service dessert certains endroits qui, actuellement, ne sont desservis par aucun moyen de transport collectif fonctionnant selon cet horaire ».

La Commission considère qu'elle a tenu compte de l'aspect qualitatif du service proposé lorsque dans sa décision elle a relevé, au onzième considérant, qu'« un service régulier spécialisé constitue pour les travailleurs de l'usine Villeroy et Boch le type de service le plus approprié, étant donné qu'il peut être facilement adapté à leurs besoins ».

La Commission estime qu'elle a pris en considération « les possibilités d'organisation d'un service correspondant par les entrepreneurs qui exercent déjà leurs activités dans les zones considérées », au sens de l'article 8, paragraphe 3, du règlement n° 517/72. A cet égard, la Commission rappelle le douzième considérant de la décision attaquée en vertu duquel « l'horaire proposé par Frisch est plus approprié et que le service est plus rapide que le service régulier envisagé par Schiocchet pour l'équipe de 6 heures; ... Schiocchet n'envisage pas de créer un service prenant en charge les travailleurs de l'équipe de 14 heures ». A cet égard, la Commission ajoute que le partage des lignes entre Frisch et Schiocchet, préconisé par les autorités françaises, n'aurait pu porter que sur le service du matin, seul envisagé par Schiocchet, et que, pour ce service, les prestations proposées par Frisch étaient mieux adaptées aux besoins existants que celles de Schiocchet.

En ce qui concerne plus particulièrement les « besoins de transport actuels et prévisibles » au sens du paragraphe 2, sous a), de l'article 8 du règlement n° 517/72, la Commission relève que pour les points d'arrêt Aumetz, Errouville et Crusnes, si un service était effectivement assuré par la société Schiocchet, il l'était également par la société Frisch. La Commission ajoute que ce service n'était assuré par la société Schiocchet qu'à des heures permettant aux usagers d'être à Luxembourg à 6 h 45, alors que Frisch assurait un service leur permettant d'être à Luxembourg tant à 5 h 45 qu'à 6 h 45. La Commission conclut que, si Schiocchet était seule à desservir Thil, ce n'était qu'à une heure permettant aux usagers d'être à Luxembourg à 6 h 45 et non à 5 h 45, et cela ne pouvait convenir à des travailleurs de l'équipe 6-14 heures. L'argument tiré de ce que Schiocchet comptait, parmi ses usagers, des travailleurs de l'usine Villeroy et Boch prèdrait toute sa portée.

A propos des 45 attestations versées par Schiocchet à l'appui de l'affirmation qu'elle satisfait un besoin résiduel quotidien, la Commission observe que si, d'une part, les onze ouvriers mécontents font partie d'une équipe commençant à 6 heures ils sont alors satisfaits par le service de Frisch, et que si, d'autre part, ils commencent leur travail à un autre horaire, leur besoin n'avait pas à être considéré dans le cadre de l'examen par la Commission de la demande d'un service pour les équipes de 6 et de 14 heures.

Quant à l'argument de Schiocchet tiré de la prétendue antériorité de sa demande d'extension, la Commission observe qu'il résulte du libellé de l'article 8 du règlement n° 517/72 que l'ordre de présentation des demandes n'est pas pris en considération. Par ailleurs, la demande d'extension faite par Schiocchet n'aurait porté que sur Hussigny, alors que la décision attaquée porte sur quinze arrêts dont trois n'avaient été desservis ni par Frisch ni par Schiocchet. En tout état de cause, la demande de Schiocchet n'aurait pas permis à cette entreprise de transport de desservir Beuvillers et Audun-le-Roman et de répondre à l'ensemble des besoins géographiques couverts par la décision attaquée. Au surplus, aucun horaire pour la desserte de Hussigny n'étant mentionné sur la demande d'extension de Schiocchet, il aurait été peu probable que la desserte projetée par celle-ci couvre le même besoin horaire que celui proposé par Frisch qui, contrairement à Schiocchet, envisageait une desserte pour l'équipe de 14 heures.

La Commission ajoute qu'elle était saisie d'une demande de service au profit des ouvriers des équipes de 6 et de 14 heures de Villeroy et Boch et qu'elle n'avait pas à tenir compte des besoins de la clientèle potentielle des ouvriers assurant le nettoyage des

locaux des services des institutions communautaires à Luxembourg, après le départ des fonctionnaires. Ces besoins seraient sans rapport avec ceux des ouvriers de Villeroy et Boch, et le partage proposé par les autorités françaises n'aurait pas permis de répondre à ces besoins étant donné que Schiocchet n'aurait envisagé qu'un service le matin et non pas le soir.

17. La Commission souligne que la demande de Frisch portait sur la création d'un service régulier spécialisé et donc n'avait pas à être examinée sous l'aspect de la « situation du marché des transports de voyageurs dans les zones intéressées » au sens de l'article 8, paragraphe 2, sous b), du règlement n° 517/72 applicable aux demandes portant sur la création d'un service régulier au sens du règlement n° 117/66. Dès lors, le moyen avancé par Schiocchet et tiré de ce que la décision attaquée créerait un monopole en faveur de Frisch serait inopérant.

Au surplus, ce moyen serait non fondé, car le service assuré par Schiocchet sur la ligne Boulange-Luxembourg serait différent de celui exploité par Frisch sur la base de la décision attaquée. D'une part, le service presté par Schiocchet s'adresserait à tous les intéressés éventuels, alors que celui offert par Frisch concernerait exclusivement les ouvriers de Villeroy et Boch. D'autre part, il assurerait le ramassage à des heures plus tardives susceptibles d'intéresser les travailleurs ayant un horaire normal. Le service nouvellement créé ne concurrencerait pas directement le service assuré par Schiocchet. Le « marché » sur lequel il se situe serait différent et ne recouperait pas celui sur lequel s'exerce l'activité de la société Schiocchet. L'octroi à Frisch de l'autorisation qu'elle a sollicitée pour l'exploitation de la ligne Thil-Luxembourg n'aurait donc pas pour effet d'aboutir à la création d'une situation de monopole.

G. F. Mancini
Juge rapporteur