



Décision n° 04-D-74 du 21 décembre 2004
relative à des pratiques mises en œuvre sur le marché des liaisons
maritimes entre la France et les îles anglo-normandes

Le Conseil de la concurrence (section II),

Vu la lettre enregistrée le 15 février 2000, sous le numéro F 1210, par laquelle le ministre de l'économie a saisi le Conseil de la concurrence de pratiques mises en œuvre par les compagnies de transport maritime assurant la liaison entre la France et les îles anglo-normandes ;

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

Vu le règlement du Conseil n°1/2003 (CE) du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité instituant la Communauté européenne ;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence et le décret 2002-689 du 30 avril 2002 fixant les conditions de son application ;

Vu les observations présentées par les sociétés Emeraude Lines et Condor Ferries et par le commissaire du Gouvernement ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le rapporteur, le rapporteur général, le commissaire du Gouvernement et les sociétés Emeraude Lines et Condor Ferries entendus lors de la séance du 17 novembre 2004,

Adopte la décision suivante :

I. Constatations

A. LE SECTEUR ET LES ENTREPRISES CONCERNÉS

1. Le transport à destination des îles anglo-normandes depuis la France est assuré par voie maritime ou par voie aérienne. La voie maritime représente 584 853 passagers en 1992, et 677 590 passagers en 1993, soit une croissance de + 16%, mais a connu ensuite une érosion d'environ -12 % et - 9 % respectivement en 1994 et 1995. Elle reste néanmoins largement majoritaire, puisque la voie aérienne, au départ du seul département d'Ille et Vilaine, a représenté 53 073 passagers au départ de l'aéroport de Dinard en 1992, avec une baisse très sensible les années suivantes jusqu'à 35 784 passagers en 1996.
2. Le marché spécifiquement concerné est celui des liaisons maritimes vers Jersey et Guernesey, qui sont assurées depuis Granville, Saint-Malo, Carteret, Port Bail et Saint-Quay-Portrieux. La majeure partie des passages s'effectue au départ de Saint-Malo et Granville.
3. Au moment des faits, les entreprises Emeraude Lines, Condor Ferries et Channiland assuraient la majeure partie de la vente des billets de passage, soit de manière directe, soit par l'intermédiaire d'agences de voyages. Ces ventes pouvaient faire l'objet de prestations complémentaires comme les passages inter-îles ou des séjours.
4. Emeraude Lines a été créée en 1991 par fusion-absorption de la société "*Vedettes Blanches*". Son siège social est situé à Saint-Malo. Depuis fin 2003, cette société est en dépôt de bilan et en voie d'être partiellement reprise.
5. Au moment des faits examinés, entre 1992 et le début de l'année 1995, Emeraude Lines assurait des liaisons au départ de Saint-Malo, de Granville, de Carteret, de Saint-Quay-Portrieux et de Port Bail (ligne supprimée en 1994). En 1992 et 1993, la société assurait respectivement 63 % et 65 % du trafic total, pour une capacité totale de 2000 places disponibles sur les navires composant sa flotte, et disposait d'un monopole sur le transport des véhicules entre la France et les îles anglo-normandes. Ses parts de marché pour le port de Saint-Malo étaient, en 1992 et 1993, respectivement de 53 % et 56 % .
6. Condor Limited, société-mère du groupe Condor, créé dans les années 1960 et dont le siège social se situait initialement à Guernesey (jusqu'en 1996), est devenue après restructuration, Condor Ferries Limited dont le siège est à Poole, dans le Comté du Dorset au Royaume Uni. Une société au nom de Condor Limited a été maintenue à Guernesey. En 1992 et 1993, elle assurait respectivement 32 % et 25 % du trafic des passagers, uniquement au départ de Saint-Malo. Ses parts de marché sont plus importantes sur la période estivale de juin à septembre, soit respectivement 46 % et 35 % .
7. Channiland a été créée en 1992, dans un objectif de diversification, par la SNAT, filiale du groupe public SNCF. Ayant subi de fortes pertes à la suite de graves avaries sur ses deux navires, la société a déposé son bilan avant d'être dissoute en 1995.

B. LES FAITS CONSTATÉS

8. Des pratiques répétées de concertations pour la fixation des tarifs du transport sur la liaison France - Iles Anglo-normandes, essentiellement au départ de Saint-Malo et Granville, ont été mises en œuvre par les trois entreprises Emeraude Lines, Condor Ferries et Channiland, d'abord une concertation tarifaire en vue d'éviter, selon les entreprises en cause, une "guerre des prix", puis le blocage de toute évolution tarifaire. Ces pratiques sont attestées par divers documents écrits échangés entre les entreprises.
9. La mise en place d'une concertation tarifaire entre les responsables des trois entreprises Channiland, Emeraude Lines et Condor Ferries a fait suite à l'implantation sur le marché de Channiland en 1992. Elle a eu pour but de faire cesser une politique de prix, considérés comme abusivement bas, menée par Channiland. Ces pratiques sont démontrées par des courriers qui consistent essentiellement en des rappels à l'ordre adressés par Emeraude Lines à Channiland et des pressions pour faire respecter une certaine discipline des prix.
10. Par exemple, dans l'un de ses courriers, adressé à Channiland le 13 mai 1993, Emeraude Lines écrit : « *En outre, la seule chose que nous vous demandons est de ne pas pratiquer des tarifs et des conditions différentes des nôtres* », ou encore dans un courrier du 9 juin 1993 : "*je vous confirme que nous ne vous laisserons prendre aucune initiative tarifaire sans une réponse immédiate de notre part. Nous avons, pendant des années, accordé à nos agents 10 % de commission : il a fallu votre arrivée et vos initiatives malheureuses pour que nous passions à 15 %. Nous le regrettons profondément, mais j'espère que vous comprendrez l'inutilité de telles pratiques. C'est la seule raison pour laquelle nous avons décidé de nous aligner sur toutes vos actions* ».
11. De son côté, Condor Ferries a démontré son adhésion à cette politique tarifaire à travers des échanges de courrier entre les responsables des entreprises concernées. Par exemple, le courrier du 15 juillet 1993 : « *Nous venons de prendre connaissance des nouveaux tarifs que vous proposez pour les traversées vers Jersey et Guernesey. La baisse de revenu qu'entraîne ces tarifs varie de 40% à 55% sur Jersey et de 15% à 45% sur Guernesey. Cette baisse est incompréhensible, injustifiable économiquement ...C'est pourquoi nous vous demandons de bien vouloir retirer cette offre de tarifs promotionnels immédiatement* ».
12. Les pressions ont été particulièrement notables pour l'abandon d'un forfait "famille" mis en place par la société Channiland en juillet 1993 au départ de Saint-Malo, qui avait entraîné des écarts de prix importants entre les tarifs de Channiland, très bas, et ceux d'Emeraude Lines et Condor Ferries, beaucoup plus élevés. Ainsi, à destination de Jersey, les tarifs de Channiland furent de 45 % à 58 % inférieurs à ceux de Condor Ferries et Emeraude Lines, qui pratiquaient alors une identité de tarifs, et inférieurs de 42 % à 50 %, pour la destination de Serk. Channiland a alors subi de fortes pressions de la part de ses deux concurrents en vue de supprimer ces forfaits, qu'elle a malgré tout maintenus jusqu'en août 1993. L'année suivante, en 1994, Channiland a revalorisé ses prix et les trois sociétés ont convergé vers une totale identité de tarifs.
13. Un accord ayant pour objet l'achat mutuel de sièges passagers a également été signé entre Channiland et Condor Ferries le 9 mars 1994. Il a été appliqué en 1994 et 1995, année de la dissolution de Channiland. Cet accord a été mis en place pour faire face à une surcapacité de l'offre sur le marché. L'objectif pour Condor était de réduire sa flotte et pour Channiland d'améliorer son service au départ de Saint-Malo. Il a conduit les parties à échanger diverses informations et à harmoniser leur tarification.

C. NOTIFICATION DE GRIEFS

14. Sur la base des éléments rappelés ci-dessus, a été notifié le grief suivant à :
"Emeraude Lines, dont le siège social est situé Gare Maritime de la Bourse à Saint Malo, et à Condor Ferries, dont le siège est situé à Poole dans le Comté du Dorset au Royaume-Uni, d'avoir mis en œuvre une stratégie concertée visant à organiser par convention la politique des prix pratiqués sur ledit marché et à limiter le développement d'un nouvel entrant, pratiques prohibées par l'article 7 de l'ordonnance du 1er décembre 1986 (actuellement L. 420-1 Code de commerce) et par l'article 81 du Traité de Rome".
15. Il a été proposé un non-lieu à l'encontre de Channiland compte tenu de sa dissolution et de l'achèvement de sa liquidation.

II. Discussion

A. SUR LA PROCÉDURE

1. EN CE QUI CONCERNE LA LONGUEUR DE LA PROCÉDURE

16. Les parties critiquent la longueur de la procédure en ce qu'elle a rendu difficile la réunion des éléments nécessaires à leur défense et a rompu l'égalité des armes, eu égard au délai de six ans mis par la DGCCRF pour procéder à son enquête et saisir le Conseil, alors que les destinataires des griefs n'ont disposé que de deux mois pour y répondre.
17. Mais tout en soutenant qu'une durée excessive pourrait emporter annulation des poursuites si la preuve était rapportée d'une incidence quant à l'issue du litige, ni Emeraude Lines ni Condor Ferries ne démontrent en quoi la durée de la procédure d'enquête a pu nuire à leur défense en l'espèce. En effet, elles mentionnent seulement leur difficulté à retrouver dans leurs archives certaines pièces utiles pour leur défense, sans montrer en quoi l'ancienneté de ces pièces excédait les délais imposés par les règles de droit commun de conservation des documents des sociétés commerciales. Cet argument relatif à la difficulté d'une entreprise à retrouver des pièces du simple fait de l'écoulement du temps est écarté par la jurisprudence, par exemple par le TPICE dans son arrêt du 16 décembre 2003 : *« S'agissant des arguments des requérantes tirés de la perte des preuves en raison de l'écoulement du temps, il convient, tout d'abord, d'observer que, en vertu du devoir général de prudence qui incombe à toute entreprise ou association d'entreprises, les requérantes sont tenues de veiller à la bonne conservation en leurs livres ou archives des éléments permettant de retracer leur activité, afin, notamment, de disposer des preuves nécessaires dans l'hypothèse d'actions judiciaires ou administratives »* (Affaire T-5/00 Nederlandse Federatieve Vereniging et Technische Unie BV, point 87).
18. En outre, la Cour d'appel de Paris a plusieurs fois indiqué et, notamment dans un arrêt du 8 septembre 1998 *"qu'à supposer le délai excessif, la sanction qui s'attache à la violation de l'obligation pour le Conseil de se prononcer dans un délai raisonnable est la réparation du préjudice résultant de la durée excessive du procès"*.
19. En conséquence, le moyen tiré par les plaignantes du caractère excessif de la durée de la procédure doit être écarté.

2. EN CE QUI CONCERNE L'IRRÉGULARITÉ DES PROCÈS-VERBAUX

20. La société Emeraude Lines conteste la régularité de cinq procès-verbaux en ce qu'ils ne font pas référence aux informations relatives à l'objet de l'enquête ainsi qu'il est exigé par l'article L. 450-2 du code de commerce. Elle précise que ces procès-verbaux, ne contenant ni le visa de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986, ni celui du traité de Rome, n'ont pas respecté l'obligation de loyauté qui doit présider à la recherche des preuves des pratiques anticoncurrentielles. Elle soutient que ces procès-verbaux doivent être déclarés nuls, ce qui conduit à ce que les faits qui en sont l'objet sont couverts par la prescription triennale, prévue à l'article L. 462-7 du code de commerce.
21. Toutefois, à défaut de mention expresse relative à l'objet de l'enquête, il résulte de la jurisprudence de la Cour d'appel de Paris que la nullité des procès-verbaux n'est pas nécessairement encourue de ce chef, cette nullité n'ayant lieu d'être prononcée qu'à défaut d'éléments propres à établir que les personnes entendues n'ont pu, en dépit de l'absence de la mention requise, se méprendre sur le cadre juridique de l'intervention des enquêteurs et sur le secteur concerné par leurs investigations (arrêts du 13 avril 1999, SA Dectra et du 12 décembre 2000, SA Entreprise Morillon Courvol Courbot).
22. En l'espèce, les documents contestés sont très clairs sur leur objet puisqu'il y est indiqué que l'enquête porte sur les modalités de fixation des tarifs pour les liaisons entre la France et les îles anglo-normandes. Les personnes entendues ne pouvaient se méprendre sur la portée de leurs propos, ni sur la nature des informations remises à l'enquêteur. Tel est le cas pour les procès-verbaux d'audition de Mme X..., directrice d'exploitation d'Emeraude Lines, de M. Y... directeur général de la SA Morvan fils Voyages, de M. Z..., directeur commercial d'Emeraude Lines et de M. A..., Président Directeur Général de Channiland.
23. Seul le procès-verbal de Monsieur B..., directeur administratif d'Emeraude Lines ne reprend pas cette mention. Mais l'indication que l'objet de la mission lui a été exposé y figure. En outre, l'audition de l'intéressé s'est tenue le 10 juin 1994 au siège d'Emeraude Lines, à 14 H 00, consécutivement à l'audition de M. Z... faite le même jour à 9 H 30, également au siège d'Emeraude Lines, et l'enquêteur a mentionné qu'elle intervenait à la suite des vérifications au siège d'Emeraude Lines.
24. Il y a donc lieu d'écarter les moyens soulevés par les parties relatifs à la régularité des procès-verbaux et à la prescription.

3. EN CE QUI CONCERNE LE DROIT APPLICABLE

25. Les sociétés Condor Ferries et Emeraude Lines contestent l'applicabilité du code de commerce et du traité CE à une activité commerciale dont l'exercice met en jeu des droits conférés par les autorités des îles anglo-normandes, celles-ci n'étant soumises ni aux lois applicables sur le territoire français, ni à celles applicables sur le territoire de l'Union européenne.
26. Le Conseil de la concurrence, dans sa décision n° [00-MC-14](#) du 23 octobre 2000, a considéré que des pratiques concernant la livraison de produits destinés à l'exportation ne sont pas susceptibles d'affecter le marché français et ne sont pas visées par les articles L. 420-1 et L. 420-2 du code de commerce. Mais l'application de la législation nationale de concurrence est possible par un État si les pratiques restrictives ont pris naissance sur son territoire ou si leurs effets ont lieu sur son territoire.

27. En l'espèce, les faits sont localisés sur le territoire français et le grief d'entente a été retenu au regard de moyens de preuves constituées en France. Ces pratiques ont eu un effet en France sur le marché des liaisons maritimes vers les îles anglo-normandes au départ notamment de Saint Malo et Granville, mais aussi sur le transfert de passagers depuis les îles anglo-normandes vers la France.
28. En droit communautaire, les articles 81 et 82 du Traité CE limitent leur champ territorial d'application en posant comme condition préalable, d'une part que le commerce entre États membres soit affecté, et d'autre part, que l'effet restrictif de concurrence d'un accord ou d'une pratique ait lieu dans le marché commun. Plus précisément, dans son arrêt « *Pâte de Bois* » du 27 septembre 1988 (Rec. CJCE 1988, p. 5193) la Cour de Justice a retenu que, pour l'application du droit communautaire de la concurrence, la localisation des entreprises était secondaire et qu'il importait avant tout l'effet anticoncurrentiel de leurs activités sur le territoire communautaire.
29. Le commerce entre États membres est affecté dans la mesure où le transport vers les îles anglo-normandes concerne les clients européens, notamment pendant la saison touristique estivale. Ainsi, la société Morvan, agent général de Condor Ferries, a un système informatique de réservation au niveau européen. Enfin, les deux principaux concurrents sont une société française et une société britannique.
30. Le moyen tiré de l'inapplicabilité des droits français et européen de la concurrence doit donc être écarté.

B. SUR LE MARCHÉ PERTINENT

31. La société Emeraude Lines dénonce la délimitation du marché retenue par la notification de griefs et conteste les parts de marché qui y figurent en ce qu'elles comprennent, pour ce qui la concerne, le transport avec véhicules qu'elle est seule à proposer. Elle considère, par ailleurs, qu'il y a lieu de distinguer, au sein du marché des liaisons entre la France et les îles anglo-normandes, un sous-marché par port de départ. Elle relève également la part prépondérante du port de Saint-Malo qui représente de 70 % à 80 % du trafic.
32. Mais si les trois sociétés de transport sont présentes au départ du port de Saint-Malo, deux d'entre elles, Emeraude Lines et Channiland, sont également présentes à Granville. La concurrence était donc active au départ de ces deux ports. Il faut, à cet égard, relever qu'avant de s'implanter à Saint-Malo, Channiland a démarré son activité dans le port de Granville. C'est l'arrivée de ce nouvel entrant sur le marché des liaisons maritimes vers les îles anglo-normandes au départ de la France qui a provoqué les pratiques en cause et non la localisation de son implantation spécifique sur le port de Saint-Malo.
33. En tout état de cause, la notification de griefs ne retient pas l'existence d'une position dominante d'Emeraude Lines ou d'un autre concurrent sur le marché. Aussi, les chiffres avancés par Emeraude concernant un calcul de parts de marché pour les liaisons maritimes des seuls passagers piétons ne peuvent avoir pour effet de modifier la qualification des pratiques fondée sur l'entente.
34. Le marché retenu dans la notification de griefs est donc, à juste titre, celui des liaisons maritimes à destination des îles anglo-normandes au départ de la France, sans qu'il soit nécessaire, pour les besoins de la procédure, de s'interroger sur l'existence de marchés plus étroits en fonction du port de départ.

C. SUR LES PRATIQUES

1. EN CE QUI CONCERNE L'ÉVICTION D'UN NOUVEL ENTRANT

35. Les sociétés Emeraude Lines et Condor Ferries contestent l'existence de pressions exercées sur Channiland pour l'empêcher de se développer dans les ports de Granville et Saint-Malo. Tout en admettant que des actions auprès de Channiland ont été engagées, elles contestent leur objet tel qu'il est présenté dans la notification de grief et considèrent qu'elles n'ont fait que s'opposer à des pratiques de prix prédateurs de la filiale de la SNCF, entreprise ayant bénéficié d'aides publiques.
36. Mais tout comportement d'entente est prohibé dès lors qu'il a pour objet ou peut avoir pour effet de porter atteinte à la concurrence. En l'espèce, l'objet anticoncurrentiel de la concertation est avéré par les courriers et pressions exercées sur Channiland pour faire sortir la société du marché, comme l'attestent les lettres concomitantes de Condor et Emeraude Lines adressées à Channiland le 15 juillet 1993 (Cote VI p. 125 et 126).
37. Ainsi encore, dans son courrier adressé le 22 juillet 1993 à M. A..., président de Channiland, M. C..., président d'Emeraude Lines, explique : *"le marché n'a pas besoin de vous (il est saturé et hélas non extensible). Les compagnies maritimes et leurs clients n'ont pas besoin de vous (notre coefficient de remplissage est de 45 % et a chuté grâce à vous de 7 %). Nos employés n'ont pas besoin de vous : vous allez les mettre au chômage avant d'avoir créé des emplois nouveaux qui ne seraient que des substitutions. Les décisions tarifaires ruineuses que vous venez de prendre sont la preuve de votre échec. Il faut en tirer les conclusions et vous retirer du marché avant que vous n'y ayez provoqué des dégâts irréparables"*. (Cote XI p. 622 à 625).

2. EN CE QUI CONCERNE LA MISE EN ŒUVRE DE PRIX PRÉDATEURS

38. Les entreprises mises en cause soutiennent que Channiland a mis en œuvre des prix prédateurs grâce aux subventions croisées apportées par la SNAT, filiale de la SNCF.
39. Mais il n'est pas établi que de telles aides aient été accordées. Ainsi, des devis et factures produits au dossier attestent que les frais d'impression et tirage de la brochure commerciale de Channiland étaient bien pris financièrement en charge par Channiland et non par la SNAT (Cote VI, 000130 à 000134), de sorte que n'est pas rapportée la preuve que Channiland aurait bénéficié de conditions avantageuses pour le service commercial. Au contraire, c'est la société Sealink qui a pris en charge le tirage d'une brochure Channiland en 1993, ainsi que l'atteste la facture établie au nom de Sealink (Cote VI, 000245). Or, Sealink est le réseau par lequel Channiland commercialise ses services.
40. De même, le navire "*Le Britannia*" fut acquis en pleine propriété et financé sur fonds propres et par emprunt auprès de la SNAT et "*Le Saint-Malo*" fit l'objet d'une location de type sous-affrètement coque nue. Les conditions relatives au loyer prévoient le versement d'un montant identique au loyer payé par l'affréteur SNAT, dans le cadre du contrat de crédit bail conclu avec le fréteur, le GIE Saint-Malo (article 6 du contrat); en outre, toutes les charges et les risques doivent être supportés par Channiland (article 3 du contrat).

41. Il ressort de l'ensemble de ces documents que Channiland a été créée dans un objectif de diversification voulue pour la SNAT, et en s'adossant au réseau Sealink. Cette démarche commerciale ne peut être le seul fondement, à défaut d'autre preuve, de l'existence d'aides illégales au profit de Channiland.
42. L'argument selon lequel Channiland a eu un comportement anticoncurrentiel consistant à appliquer des tarifs prédateurs grâce aux aides dont elle a bénéficié indirectement par la SNAT, doit donc être écarté.
43. Dans la logique de leur argument précédent, les sociétés Emeraude Lines et Condor considèrent qu'elles n'ont fait que répondre à une pratique abusive de Channiland qui opérait dans des conditions de concurrence faussées du fait de son appartenance à un groupe public. Cette "*légitime défense*" ne saurait, selon elles, constituer une entente anticoncurrentielle.
44. Mais le Conseil de la concurrence a eu l'occasion d'expliquer qu'un opérateur économique qui se considère victime d'un comportement déloyal doit recourir aux moyens de droit dont il dispose sans se faire justice à lui-même, notamment en adoptant un comportement anticoncurrentiel (décision [01-D-07](#) du 11 avril 2001).

3. EN CE QUI CONCERNE L'ENTENTE SUR LES PRIX

45. La société Emeraude Lines considère que la "guerre des prix" à laquelle les concurrents se sont livrés exclut toute concertation tarifaire et est au contraire l'expression d'une politique de concurrence par les prix.
46. Condor Ferries, quant à elle, relève que l'état de tension existant entre les opérateurs rendait impossible toute concertation sur les prix ; au demeurant, elle considère que ces tarifs sont abusivement bas.
47. Mais les multiples réunions tenues pendant cette période ont bien eu pour objet la coordination des politiques tarifaires ainsi que l'atteste Monsieur Y..., directeur général de la société Morvan et agent général de Condor dans son procès-verbal d'audition du 30 janvier 1997 : "*Depuis 1993 j'ai assisté à différentes réunions plus ou moins formelles avec mes collègues transporteurs maritimes Emeraude Lines et Channiland sur différents sujets d'exploitation. Au cours de ces réunions, il est arrivé qu'il soit traité de problèmes de tarification ; à ce propos Emeraude Lines nous indiquait l'évolution tarifaire qu'il comptait pratiquer pour l'avenir ; j'en réfèrais à la Direction de la Compagnie à Guernesey qui a toujours décidé de s'aligner sur cette pratique.*".
48. De même, lors de son audition le 4 décembre 1996, M. Avierinos, le président de Channiland, indique qu' "*au niveau local, et à plusieurs reprises, les représentants de Channiland ont été invités à participer à des discussions avec les représentants d'Emeraude Lines et de Condor pour harmoniser les différentes tarifications*".

4. EN CE QUI CONCERNE LA MISE EN ŒUVRE DE TARIFS PRÉDATEURS PAR CHANNILAND.

49. Les sociétés Emeraude Lines et Condor Ferries expliquent également la concordance des tarifs par un simple parallélisme des comportements et par la spécificité du marché, notamment la localisation géographique des opérateurs installés à proximité les uns des autres, ce qui permet aux consommateurs de comparer très aisément les prix. Aussi

Emeraude Lines explique dans sa réponse à la notification de griefs que toute baisse de prix de l'un provoque une réaction similaire de ses concurrents.

50. Si le simple parallélisme de comportement n'est pas considéré comme répréhensible en soi, il peut constituer un indice d'entente s'il est conforté par d'autres éléments de preuve convergents. Or, il apparaît, comme l'attestent les différentes réunions formelles ou informelles mentionnées plus haut, que la concordance tarifaire et le niveau de prix faisaient l'objet d'échanges d'informations préalables et de décisions coordonnées entre les acteurs économiques. En outre, ces échanges d'informations ont été suivis par un contrôle du respect de cette politique tarifaire, notamment quant au niveau des prix recherché.
51. Ainsi, Emeraude Lines et Channiland ont procédé à une surveillance du niveau des prix pratiqués, pratiques démontrées dans les courriers échangés entre M. C..., Président d'Emeraude Lines et M. A..., Président de Channiland (Cote XI, 612, 616, 622, 646, 654, et 660).
52. Condor Ferries enfin considère n'avoir jamais été partie à une quelconque de ces réunions. Pourtant la présence de la société Morvan est établie (Cote XIV, 000822 à 000824) : or elle est l'agent général de Condor Ferries. Dans ces conditions, Condor Ferries ne peut pas raisonnablement soutenir ne pas avoir été informée des tarifs que la société Morvan applique pour son compte. Ce point est confirmé par le procès-verbal d'audition du directeur de la société Morvan, ci-dessus référencé, qui rend compte de l'alignement sur les prix accepté par Condor.
53. Enfin, les entreprises en cause soutiennent que la transparence du marché conduit inévitablement à un alignement des prix.
54. Mais les éléments du dossier démontrent que l'objet de la concertation était le maintien d'un certain niveau de prix. Or, les entreprises en cause n'apportent aucun élément pour démontrer que le niveau de prix constaté après leur concertation aurait été le même que celui qui aurait résulté de la seule transparence du marché.
55. En conséquence, ces éléments constituent des indices graves, précis et concordants permettant d'établir l'existence d'une action concertée tendant à faire obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché, concertation dans laquelle sont parties Emeraude Lines et Condor Ferries.
56. Il est donc établi que les sociétés Emeraude Lines et Condor Ferries ont enfreint les dispositions des articles L. 420-1 du code de commerce et 81 du Traité CE.

D. SUR LES SANCTIONS

57. La société Emeraude Lines est en redressement judiciaire depuis la fin 2003 et n'est maintenue que pour les besoins de la procédure collective. De surcroît, son dernier chiffre d'affaires est essentiellement constitué de ses ventes à l'exportation. Or, les faits recherchés ayant été commis avant l'entrée en vigueur de la loi du 21 mai 2001, seul le chiffre d'affaires réalisé en France peut être pris en compte pour la fixation du plafond de la sanction. En conséquence, il n'y a pas lieu d'infliger une sanction pécuniaire à la société Emeraude Lines.
58. La société Condor Ferries n'a aucun chiffre d'affaires en France. Les faits recherchés ayant été commis avant l'entrée en vigueur de la loi du 21 mai 2001, seul le chiffre d'affaires réalisé en France peut être pris en compte pour la fixation du plafond de la sanction. Cette

situation fait donc légalement obstacle à ce que la société Condor Ferries puisse être sanctionnée.

DÉCISION

Article 1^{er} : Il est établi que les sociétés Emeraude Lines et Condor Ferries ont enfreint les dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce et l'article 81 du Traité CE.

Article 2 : Eu égard à la procédure collective en cours la concernant et à la faiblesse de son chiffre d'affaires en France, hors export, il n'y a pas lieu de lieu d'infliger une sanction pécuniaire à la société Emeraude Lines.

Article 3 : Eu égard à l'absence de chiffre d'affaires réalisé en France, il n'est pas possible d'infliger une sanction pécuniaire à la société Condor Ferries.

Délibéré, sur le rapport de Mme Meledo-Briand, par Mme Perrot, vice-présidente, président la séance, Mmes Behar-Touchais et Renard-Payen ainsi que M. Flichy, membres.

La secrétaire de séance,
Christine Charron

La vice-présidente,
Anne Perrot

© Conseil de la concurrence