



**Décision n° 08-D-33 du 16 décembre 2008
relative à des pratiques mises en œuvre à l'occasion d'appels
d'offres de la ville d'Annecy et du conseil général de Haute-Savoie
pour le transport par autocar**

Le Conseil de la concurrence (section III A),

Vu la lettre enregistrée le 26 novembre 2004 sous le numéro 04/0091 F par laquelle le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a saisi le Conseil de la concurrence de pratiques mises en œuvre à l'occasion d'appels d'offres de la ville d'Annecy et du conseil général de Haute-Savoie pour le transport par autocar ;

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

Vu les observations présentées par les sociétés Transdev Alpes, Voyages Dunand et Voyages Crolard, Compagnie Française de Transport Interurbain , Albanais Voyages Favretto, Savoies Tourisme, Seyssel Cars, Transports Francony, Cars Philibert, Autocars Grillet, Voyages Grillet, S.A.B.A, par Mme A... pour son entreprise Autocars Hélène Fossorier et par le commissaire du Gouvernement ;

Vu les autres pièces du dossier ;

La rapporteure, le rapporteur général adjoint, le commissaire du Gouvernement et les représentants des sociétés Transdev Alpes, Voyages Dunand et Voyages Crolard, Compagnie Française de Transport Interurbain (ci-après CFTI), Albanais Voyages Favretto (ci-après Albanais Voyages), Savoies Tourisme, Seyssel Cars, Transports Francony, Cars Philibert entendus lors de la séance du 22 octobre 2008 et les sociétés Autocars Grillet, Voyages Grillet, Société Autocars Bassin Annecin (ci-après S.A.B.A) et Autocars Frossard ayant été régulièrement convoquées ;

Adopte la décision suivante :

I. Constatations

A. LE SECTEUR CONCERNÉ

1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

1. La loi d'orientation sur le transport intérieur (Loti) n° 82-1153 du 30 décembre 1982 organise le transport public et définit les missions des collectivités locales sauf pour la région Ile-de-France. Le droit au transport pour tous et le libre choix de l'utilisateur entre les différents modes de transport, ainsi que le caractère de service public des transports routiers de voyageurs y sont affirmés.
2. L'article 29 prévoit que les services publics réguliers de transports routiers non urbains de personnes, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national, sont organisés par les départements. Il précise que ces services sont assurés par ces collectivités ou, par délégation, par des entreprises avec lesquelles des conventions sont conclues. Ils font en principe l'objet d'un plan départemental élaboré par le conseil général après avis des communes intéressées.
3. Les départements ont en outre une large compétence pour organiser à leur niveau le transport scolaire mais peuvent la déléguer en partie à des communes, des groupements de communes ou des syndicats mixtes. Le conseil général est alors qualifié d'organisateur de premier rang tandis que la ou les autorités délégataires sont désignées comme organisateurs secondaires.
4. La loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, dite « loi Sapin », impose des obligations de mise en concurrence aux collectivités lorsqu'elles décident de déléguer à une entreprise un service de transport routier de voyageurs, qu'il soit « régulier » ou spécialisé dans le ramassage scolaire.

2. LES ENTREPRISES

5. A l'époque des faits (2001 et 2002), trois grands groupes de transport routier de voyageurs, Transdev, Connex et Keolis, dominent le secteur sur le plan national. Toutefois, Keolis n'est pas présent en Haute-Savoie, département concerné par la présente affaire. En revanche, une importante entreprise indépendante de ces trois groupes y opère, l'entreprise Cars Philibert.
6. Le groupe Transdev est détenu par la Caisse des dépôts et consignations et comprenait, au moment des faits, 42 sociétés de transport interurbain dans le même nombre de départements. En 2001, le groupe s'est restructuré autour de grands pôles régionaux tels que Transdev Alpes, Transdev Est, Transdev Sud, Transdev Centre, Transdev Paris Sud et Transdev Paris Est.

7. Transdev Alpes est une société par actions simplifiée. En Haute-Savoie, les sociétés Dunand et Voyages Crolard sont ses filiales.
8. La SARL Voyages Dunand a son siège social à Sillingy. Elle est passée en 1993 sous le contrôle de la SAS Voyages Crolard qui a elle-même été rachetée par Transdev en 1999. Le directeur de Voyages Crolard, M. X..., est, depuis 2003, également directeur de Dunand.
9. Le groupe Connex, qui est devenu en 2006 Veolia transport, appartenant lui-même au groupe multiservices Veolia environnement (Vivendi environnement au moment des faits) est constitué de nombreuses sociétés qui exploitent notamment des réseaux urbains et interurbains de transport routier de voyageurs, au nombre de plus d'une centaine au plan national.
10. En Haute-Savoie, le groupe agit au travers de la SA Compagnie française de transports interurbains (CFTI), implantée à Nanterre, qui dispose d'un établissement secondaire, les « Autocars Frossard », constitué en 1997 à partir de la reprise de fonds de commerce d'une société du même nom, inactive depuis.
11. La SAS Cars Philibert, dont le siège social est situé à Caluire et Cuire (Rhône), est au plan national la plus importante entité de transports routiers de voyageurs indépendante de grands groupes. Implantée principalement dans les régions Rhône-Alpes et Auvergne, elle compte huit agences réparties dans six départements, dont l'agence de Villaz-Faverge en Haute-Savoie.
12. Dans ce département existent aussi de nombreuses PME de transport routier de voyageurs, essentiellement d'implantation locale. Les entreprises concernées par la présente affaire sont présentées ci-après.
13. La SAS Savoies Tourisme a son siège social à Rumilly. Son président est M. Y....
14. La société d'Autocars du Bassin Annecien (SABA) est une SARL.
15. Albanais Voyages est aussi une SARL. Son siège social est également à Rumilly.
16. Les Autocars Hélène Fossorier étaient une entreprise individuelle exploitée au nom de Mme Hélène Z... née A..., dont le siège se trouvait à Albens. Le fonds de commerce a été vendu le 1^{er} décembre 2004 à la SAS Voyages Loyet dont le siège social est à Aime.
17. La SARL Voyages Grillet a aussi son siège social à Rumilly. Elle intervient principalement dans le domaine des transports scolaires dans les cantons de Rumilly et d'Alby sur Chéran.
18. La SARL Autocars Grillet, sans lien avec la précédente, a son siège social à Saint Ours (Savoie). Elle intervient en Savoie et en Haute-Savoie. En Haute-Savoie, elle dispose d'un établissement secondaire à Rumilly et réalise les transports scolaires exclusivement dans les cantons de Rumilly et d'Alby sur Chéran.
19. La SARL Seyssel Cars a son siège à Seyssel.
20. La SA Transports Francony a son siège au Chatelard. Elle dispose de quatre établissements secondaires dont trois sont situés en Haute-Savoie.

B. LES MARCHÉS

1. L'ORGANISATION DU TRANSPORT SCOLAIRE PAR AUTOCAR EN HAUTE-SAVOIE

21. Le conseil général a décidé, pour les transports scolaires, d'assurer en principe lui-même le lancement de la procédure d'appel à la concurrence et le choix des entreprises, tout en déléguant aux syndicats de communes ou communautés de communes concernés le suivi de l'exécution du marché et le versement de la rémunération correspondante (en l'occurrence, les communautés de communes du canton d'Alby sur Chéran, du pays de Fillière, du pays de Faverges et le syndicat mixte de Frangy). Le secteur géographique correspondant au domaine de compétence de chaque organisateur secondaire a donc fait l'objet d'un appel d'offres concernant un ou plusieurs lots, réunissant eux-mêmes un ou plusieurs circuits spéciaux de transport scolaire.
22. Si l'on prend en compte l'ensemble des circuits scolaires ayant fait l'objet d'un appel d'offres au cours des années 2002 et 2003 en Haute-Savoie, on peut évaluer leur nombre à 375, ce nombre étant en baisse du fait du rattachement de certains d'entre eux à des lignes régulières.
23. Par ailleurs, la ville d'Annecy lance elle-même des appels d'offres pour le transport urbain de voyageurs. Au cours des années 1999 à 2003, la ville d'Annecy et le conseil général de Haute-Savoie ont publié des appels d'offres en vue du renouvellement d'une partie des contrats de transport routier de voyageurs, notamment de ramassage scolaire, en vigueur dans le département. Des irrégularités ont été observées dans le cadre d'un marché intermédiaire passé par la ville d'Annecy fin 2001 et lors des consultations organisées en 2002 par le conseil général.

2. LE MARCHÉ INTERMÉDIAIRE DE LA VILLE D'ANNECY

24. Le 6 septembre 2001, la ville d'Annecy a publié un appel d'offres ouvert concernant l'organisation de transports réguliers de voyageurs dans les zones urbaines de l'agglomération pour les années 2002, 2003 et 2004.
25. Ce marché, comprenant la desserte d'équipements sportifs et culturels et de communes périphériques à partir d'établissements scolaires et d'autres équipements sportifs et culturels, comportait un seul lot d'un montant annuel estimé à 99 095 euros. Il prenait la suite d'un marché triennal (1999-2001) présentant les mêmes caractéristiques et dont le titulaire était l'entreprise Autocars Frossard.
26. Le 9 novembre 2001, la commission d'appel d'offres a déclaré la consultation infructueuse après examen du rapport d'analyse des offres qui faisait état, par rapport au marché antérieur, d'augmentations particulièrement importantes des prix unitaires figurant dans le bordereau émanant du groupement Autocars Frossard/Voyages Crolard, seul candidat recevable compte tenu de la capacité d'exploitation requise par la collectivité territoriale.
27. Dans ces conditions, la ville a décidé de relancer le marché, le 27 décembre 2001, par un second appel d'offres qui présentait des caractéristiques sensiblement différentes de l'appel d'offres initial et qui comprenait deux lots.
28. La commission d'appel d'offres a attribué le lot n° 1 à l'entreprise Autocars Frossard, qui a déclaré comme sous-traitant les Voyages Crolard, et le lot n° 2 au groupement Autocars Frossard/Voyages Crolard.

29. Toutefois, étant donné le délai de mise en œuvre de la procédure du second appel d'offres, la ville d'Annecy a dû, dans l'intervalle, passer un marché intermédiaire pour les mois de janvier et février 2002 afin d'assurer la continuité du service jusqu'à la date de mise en œuvre du nouveau marché fixée au 1^{er} mars 2002.
30. Le 5 décembre 2001, M. Gilles B..., de la direction générale des services opérationnels de la ville d'Annecy a ainsi fait parvenir à Voyages Crolard et à Autocars Frossard des courriers par lesquels il demandait à chacune des deux entreprises de faire une proposition chiffrée pour assurer les prestations durant ces deux mois.
31. Ce marché intermédiaire a été attribué à Autocars Frossard.

3. LES CONSULTATIONS ORGANISÉES PAR LE CONSEIL GÉNÉRAL EN 2002

32. Deux appels d'offres ouverts ont été lancés successivement par le conseil général de Haute-Savoie pour le renouvellement partiel des entreprises attributaires des circuits spéciaux de transports scolaires : le 30 mai 2002 pour 28 lots représentant 135 circuits spéciaux et le 3 juin 2002 pour 14 lots représentant 105 circuits.
 - La consultation du 30 mai 2002
33. Après un avis d'information paru le 4 avril 2002 dans la presse spécialisée, l'attribution de ce marché à bons de commande, d'une durée d'un an reconductible deux années supplémentaires, s'est déroulée selon la chronologie suivante :
 - i. 30 mai 2002 : date limite de remise des offres ;
 - ii. 4 juin 2002 : ouverture des plis ;
 - iii. 18 juin 2002 : examen des offres par la commission d'appels d'offres ;
 - iv. 24 juin 2002 : 12 lots, déclarés infructueux, ont fait l'objet d'un nouvel appel d'offres ;
 - v. 15 juillet 2002 : 10 lots ont été attribués sans négociation tarifaire ;
 - vi. 22 juillet 2002 : date limite de remise des offres pour le nouvel appel d'offres ;
 - vii. 23 juillet 2002 : examen des offres relatives aux 12 lots du nouvel appel d'offres ;
 - viii. 29 juillet 2002 : 6 lots ont été attribués après négociation tarifaire avec les entreprises ;
 - ix. 26 août 2002 : 8 lots ont été attribués sans négociation tarifaire ; 1 lot a été déclaré sans suite et 3 lots ont été attribués après négociation tarifaire.
34. Pour répondre, il était demandé aux entreprises de remplir un bordereau de prix faisant apparaître 6 postes de prix ainsi libellés :
 - i. MDVL : mise à disposition d'un car de catégorie « VL » et d'un chauffeur ;
 - ii. CKVL : coût kilométrique pour véhicule de catégorie « VL » ;

- iii. MDMB : mise à disposition d'un car de catégorie « minibus » et d'un chauffeur ;
 - iv. CKMB : coût kilométrique pour un véhicule « minibus » ;
 - v. MDAC : mise à disposition d'un car de catégorie « autocar » et d'un chauffeur ;
 - vi. CKAC : coût kilométrique pour un véhicule de catégorie « autocar ».
35. D'après le rapport d'analyse des offres, les lots ont été déclarés infructueux lorsque, quel que soit le nombre d'entreprises soumissionnaires, les prix proposés dépassaient substantiellement l'estimation faite par le conseil général.
- La consultation du 3 juin 2002
36. La procédure, qui a fait l'objet d'un avis d'information du 6 mai 2002, a suivi la chronologie suivante :
- i. 3 juin 2002 : date limite de remise des offres ;
 - ii. 4 juin 2002 : ouverture des plis ;
 - iii. 18 juin 2002 : examen des offres par la commission d'appel d'offres ;
 - iv. 24 juin 2002 : 4 lots déclarés infructueux ont fait l'objet d'un nouvel appel d'offres ;
 - v. 15 juillet 2002 : 10 lots ont été attribués sans négociation tarifaire ;
 - vi. 22 juillet 2002 : date limite de remise des offres du nouvel appel d'offres ;
 - vii. 23 juillet 2002 : examen des offres relatives aux 4 lots du nouvel appel d'offres ;
 - viii. 26 août 2002 : 2 lots ont été attribués sans négociation tarifaire ; 1 lot a été déclaré sans suite (n° 02-006 Pays de Fillière) et 1 lot attribué après négociation.
37. Cette consultation a été effectuée dans les mêmes conditions de prix, de durée et de réalisation que la première.
- Synthèse
38. A l'issue de ces deux appels d'offres, le conseil général a ainsi attribué 40 lots à des entreprises de transport de voyageurs avant le début de l'année scolaire 2002/2003, répartis comme suit :
- i. Communauté de communes de Fier et Usse : 6 lots ;
 - ii. Communauté de communes du canton de Rumilly : 6 lots ;
 - iii. Communauté de communes du Pays de Fillière : 5 lots ;
 - iv. Communauté de communes de la vallée de Thônes : 3 lots ;
 - v. Syndicat intercommunal du collège de St-Jean d'Aulp : 2 lots.
 - vi. SIVOM du Pays du Mont-Blanc : 2 lots ;
 - vii. Albanais : 2 lots ;

- viii. Site de Seyssel : 2 lots ;
- ix. Syndicat mixte de Frangy : 2 lots ;
- x. SIVOM du Haut-Giffre : 1 lot ;
- xi. SICLES d'Evian : 1 lot ;
- xii. Communauté de communes Arve et Salève : 1 lot ;
- xiii. Communauté de communes du Pays Rochois : 1 lot ;
- xiv. Communauté de communes du pays de Faverges : 1 lot ;
- xv. Communauté de communes de la rive gauche du lac d'Annecy : 1 lot ;
- xvi. SIRS de Bonneville : 1 lot ;
- xvii. SIVOM du Bas-Chablais : 1 lot ;
- xviii. SIVOM de la région de Cluses : 1 lot ;
- xix. Communauté de communes d'Alby sur Chéran : 1 lot.

C. LES PRATIQUES RELEVÉES

1. DANS LE CADRE DU MARCHÉ INTERMÉDIAIRE DE LA VILLE D'ANNECY

- 39. Comme il a été déjà indiqué aux paragraphes 24 et suivants, le marché pluriannuel passé par la ville d'Annecy pour les années 2002 et 2003 ayant été déclaré infructueux et faute de temps pour mener à bien la passation d'un nouveau marché avant le terme de celui en cours, la ville a engagé une consultation pour assurer la continuité du service public de transports pour les mois de janvier et février 2002.
- 40. Seules les entreprises Voyages Crolard et Autocars Frossard, par ailleurs potentiellement en compétition pour l'obtention du marché triennal, ont été contactées par la ville d'Annecy pour présenter une offre chiffrée correspondant à cette prestation. En effet, par note du 5 décembre 2001, la commune d'Annecy a demandé aux deux sociétés de lui faire connaître leurs meilleurs prix sur les circuits qu'elle a décrits, précisant qu'une réponse dans la semaine l'obligerait.
- 41. Les Voyages Crolard qui n'étaient pas titulaires de ce marché ont proposé dans un premier temps, le 10 décembre 2001, une offre financièrement plus compétitive que celle de l'entreprise Autocars Frossard. Mais dans un second temps, M. C..., attaché commercial de Voyages Crolard a envoyé, le 18 décembre 2001, à la mairie qui venait de lui faire part de sa décision de retenir Voyages Crolard pour la quasi-totalité des circuits, une télécopie l'informant d'une erreur dans son offre. Cette télécopie indique que les prix mentionnés sont hors taxes et non toutes taxes comprises, comme indiqué. Il en a résulté que la proposition concurrente de Autocars Frossard, qui correspondait en fait à l'offre précédemment présentée par le groupement Autocars Frossard/Voyages Crolard dans le cadre du marché pluriannuel est devenue de ce fait moins-disante. Par courrier du 18 décembre 2001, la ville a dès lors indiqué à Voyages Crolard que, compte tenu de l'erreur, son offre n'était pas retenue.

42. Or, sur la feuille de télécopie reçue par Voyages Crolard de la mairie le 18 décembre 2001 lui indiquant que son offre n'était pas retenue, qui a été remise aux enquêteurs par Voyages Crolard, figure une mention manuscrite rajoutée « *Monsieur C..., vous pouvez rassurer N...* » en haut de laquelle figurent également une date, « *22.12.2001* » et la signature de M. X... directeur de Voyages Crolard.
43. En outre, la lettre de la ville du 5 décembre 2001, également retrouvée chez Voyages Crolard, comporte des mentions portées par MM. C... et X... définissant les prix de l'offre commune faite dans le cadre du marché pluriannuel et celui de l'offre de Voyages Crolard, plus élevée.
44. M. D..., des Autocars Frossard, a pour sa part indiqué aux enquêteurs : « *Pour ce qui concerne les mentions manuscrites portées sur le courrier de la ville d'Annecy du 18/12/2001 que vous me présentez, je pense que notre service commercial a dû prendre contact avec les services de la ville d'Annecy pour connaître la réponse au marché intermédiaire et apprendre que nous n'étions pas retenus. Étant partenaire sur ce dossier avec Crolard, nous avons pris l'attache de leurs services pour savoir s'ils avaient d'autres informations. Ils ont donc appelé la mairie d'Annecy et au cours de la conversation, il est apparu qu'il y avait une confusion dans l'interprétation des prix de l'offre. Le terme « rassurer » correspond sans doute au fait que Crolard n'avait pas eu sur ce marché un comportement autre que celui d'un partenaire à un groupement* ».
45. M. X... (Voyages Crolard) a quant à lui indiqué aux enquêteurs qu'il s'agissait de rassurer Autocars Frossard sur le fait que, compte tenu de leurs relations de partenariat engagées pour la réponse en groupement à l'appel d'offres de la mairie d'Annecy de l'automne, c'était bien lui qui obtiendrait le marché intermédiaire.
46. S'agissant des mentions portées sur la lettre du 5 décembre 2001, M. X... a précisé que dans la mesure où Voyages Crolard ne souhaitait pas obtenir ce marché intermédiaire pour les mois de janvier et février, les prix avaient été fixés à un niveau légèrement supérieur à l'offre commune précédemment faite avec les Autocars Frossard.

2. DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS ORGANISÉES PAR LE CONSEIL GÉNÉRAL EN 2002

a) Les ententes conclues concernant les lots de la communauté de communes du canton de Rumilly, Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel

47. Préalablement aux appels d'offres des 30 mai et 3 juin 2002 portant, comme indiqué précédemment, sur le renouvellement des titulaires de 42 lots représentant 240 circuits spéciaux de transport scolaire, plusieurs représentants d'entreprises de transport de voyageurs intervenant en Haute-Savoie ont participé à des réunions préparatoires à l'élaboration des offres de chacun d'entre eux (deux ou trois réunions selon le cas).
48. Il ressort de l'enquête qu'ont assisté à une ou plusieurs réunions, toutes antérieures à la remise des offres des consultations des 30 mai et 3 juin 2002, les personnes suivantes :
 - i. M. Ferdinand E... (Autocars Grillet) ;
 - ii. M. F... (Transports Francony) ;
 - iii. M. G... (Albanais Voyages) ;
 - iv. M. Pierre H... (Voyages Grillet) ;
 - v. M. Y... (Savoies Tourisme) ;

- vi. M. I... (Cars Philibert) ;
- vii. M. D... (Autocars Frossard) ;
- viii. M. J... (Voyages Dunand) ;
- ix. Mme A... (Autocars Fossorier) ;
- x. M. K... (SABA) ;
- xi. M. L... (Seyssel Cars).

49. M. Ferdinand E... (Autocars Grillet) a expliqué qu'à l'origine, il avait eu une conversation téléphonique avec les représentants de Savoies Tourisme et de Transports Francony qui lui avaient proposé d'organiser une réunion avant la remise des offres pour se répartir les lots et les circuits qui les composaient, afin que chacun retrouve à peu près les circuits exécutés précédemment ou au moins un volant d'activité à peu près égal à ce qui avait été obtenu par chacun à l'issue des consultations précédentes.
50. M. F... (Transports Francony) a précisé que : *« Je vous confirme que j'ai participé à une réunion qui s'est tenue chez Grillet à Saint-Ours courant juin 2002 et qui avait pour but de faire l'état de la situation des circuits exploités précédemment à l'appel d'offres et d'établir pour le lot n°3 Rumilly l'offre définitive commune. Je ne me souviens pas qui m'a proposé de participer à cette réunion. Les participants à cette réunion étaient Grillet Autocars (Ferdinand E...), Frossard (M. D...), A... (Mme A...), Philibert (un représentant dont j'ignore le nom), Albanais Voyages (M. G...), Grillet Rumilly (M. Pierre H...), Seyssel Cars, Savoies Tourisme (M. Y...), Dunand (M. J... représentant l'entreprise Dunand), Saba (M. K...). Je ne me souviens pas s'il y avait d'autres participants. L'objectif, dans la mesure où il y avait des lots importants, était que chacun récupère les lots exploités précédemment sur la région de Rumilly. Un tour de table a été effectué. Les petits transporteurs avaient peur d'être mis à l'écart des grands groupes et notamment par Savoies Tourisme. Avant cette réunion, une semaine auparavant environ, il y en avait eu une autre également chez Grillet à Saint-Ours. Cette première réunion à laquelle participaient la plupart des transporteurs précités avait pour but de se connaître, et de faire un premier point sur les circuits mis en appel d'offres. C'est au moment de la réunion chez Grillet Saint-Ours que le groupement Philibert, Savoies Tourisme, Grillet et Francony a été constitué pour répondre au lot n°3 (Rumilly) ».*
51. M. G... (Albanais Voyages), M. Patrick H... (Voyages Grillet) et Mme A... (Autocars Fossorier) ont indiqué aux enquêteurs le 4 septembre 2004 : *« Au cours d'une réunion qui s'est déroulée courant juin 2002 chez Grillet Saint-Ours, à l'initiative de Savoies Tourisme [M. Y...], la répartition des lots du marché passé par le conseil général pour les transports scolaires a été évoquée. Participaient à cette réunion : Dunand (M. J...); Frossard (M. D...); un représentant de l'entreprise Philibert, Seyssel Cars (M. L...); SABA (M. K...); Francony (M. F...); Grillet Saint Ours (M. Ferdinand E...); Albanais Voyages (M. G...); Fossorier (Mme A...); Grillet Voyages (M. Pierre H...). Cette réunion concernait le secteur géographique de Rumilly. (...) Il semblerait qu'il y ait eu d'autres réunions ultérieures organisées par [M. Y...] chez Grillet Saint-Ours mais aucun membre du groupement n'y a assisté. (...). Au cours de la réunion du mois de juin 2002 précitée, M. [Y...] a indiqué que certains lots lui appartenaient et qu'il ne voulait pas de concurrence sur ces derniers ».*
52. M. Y... (Savoies Tourisme) a pour sa part déclaré : *« J'ai participé effectivement à au moins deux réunions qui se sont déroulées chez Grillet à Saint-Ours, selon mes souvenirs, quelque temps avant la date de dépôt des plis pour la première consultation de l'appel*

d'offres passé en 2002, certainement courant mai 2002. L'objet était de garder les circuits que nous exploitions avec un niveau de prix élevé sur Rumilly et Albanais. (...) Au sujet de cette réunion, j'ai certainement téléphoné à Ferdinand E... et peut-être à Francony ».

53. M. I... (Cars Philibert) a affirmé : *« En fait, j'ai participé à deux réunions consécutives avant la remise des offres pour le premier appel d'offres. Je me suis déplacé à ces réunions pour discuter des lots se rapportant au canton de Rumilly et à l'Albanais. (...) Je pense que c'est Pierre H... qui m'a proposé de participer à la première réunion qui a dû avoir lieu courant mai 2002. Lors de la première réunion, j'ai essayé de repérer chaque transporteur que je ne connaissais pas bien dans la mesure où ils intervenaient dans la région de Rumilly. Les discussions ont tourné sur le problème notamment de la déspecialisation qui favorisait fortement Savoies Tourisme. Pour ma part, je voulais conserver les trois circuits que Philibert exploitait sur ce secteur. L'objectif des autres transporteurs était également le même. La deuxième réunion a eu lieu environ deux semaines après la première. Elle a été organisée dans la mesure où aucun accord définitif n'avait été trouvé lors de la première réunion. (...) Lors de cette réunion, j'ai donné mon accord définitif pour le groupement avec Francony, Grillet et Savoies Tourisme. D'une manière plus générale, cette deuxième réunion a permis de trouver une harmonie beaucoup plus complète entre les transporteurs présents ».*
54. M. D... (Autocars Frossard) a déclaré pour sa part que *« Concernant le marché de transports scolaires passé par le conseil général de Haute-Savoie en 2002, s'agissant de la région de Rumilly, j'ai participé à la première réunion qui s'est tenue chez Grillet à Saint-Ours et à la demande de M. Pierre H... de Rumilly qui souhaitait que je l'épaule pour faire valoir ses droits sur Rumilly par rapport à la déspecialisation dont bénéficiait Savoies Tourisme. (...) Trois points ont été abordés au cours de cette réunion qui a eu lieu courant mai 2002, semble-t-il : les problèmes liés à la déspecialisation et les éventuelles restitutions de services par l'entreprise Savoies Tourisme pour informer les petits transporteurs qui n'avaient pas d'informations ; la constitution éventuelle d'un groupement de tous les transporteurs pour répondre à l'appel d'offres, idée à laquelle je me suis opposé ; un état des lieux sur les circuits exploités par chacun. Je n'ai pas participé aux réunions suivantes qui auraient eu lieu également chez Grillet à Saint-Ours. »*
55. M. J... (Voyages Dunand) a indiqué : *« J'ai personnellement participé à une réunion à Saint-Ours chez M. E... avant la remise des offres pour l'appel d'offres du conseil général transport scolaire lancé en 2002. Je n'ai pas souvenir d'avoir participé à une seconde réunion. L'objet de la réunion était de créer un groupement entre toutes les entreprises pour répondre à l'ensemble des lots des secteurs de Rumilly, de l'Albanais et de Seyssel. Cela n'a pas été possible. (...) »*
56. M. K... (SABA) a indiqué : *« J'ai participé aux réunions qui se sont tenues à Saint-Ours chez M. E... Il y a eu trois réunions. Au cours de ces réunions, les participants ont essayé de déterminer des niveaux de prix pour répondre aux appels d'offres. Savoies Tourisme voulait obtenir que tout le monde augmente les tarifs pour parvenir à des prix de journée de 250 euros. »*
57. M. L... (Seyssel Cars) a enfin indiqué : *« J'ai participé à une réunion à Saint Ours (...) dans les locaux de la société Grillet. J'ai été contacté, me semble-t-il, par M. Y... de Savoies Tourisme. Celui-ci m'a dit que certains transporteurs souhaitaient se réunir pour faire une réponse globale en groupement aux lots mis en appel d'offres par le conseil général en 2002 pour les transports scolaires. La réunion s'est tenue sous toutes réserves en mai 2002. La réunion portait sur les lots Seyssel (lot 02001, mais pas 02002), Albanais*

et communauté de communes de Rumilly. Participaient à la réunion : M. Pierre H..., M. Ferdinand E..., M. F... de Francony, M. G... d'Albanais Voyages, M. Y... de Savoies tourisme, la patronne des cars Fossorier, M. J..., de Voyages Dunand, M. K... de SABA et moi-même ».

58. Il résulte déjà de l'ensemble de ces déclarations concordantes que la finalité de ces réunions axées sur les secteurs géographiques de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel, était :
1. de faire le point sur la répartition actuelle et de s'accorder pour que chacun retrouve soit ses circuits, soit un volume d'activité équivalent ;
 2. d'envisager la constitution d'un groupement de tous les transporteurs pour répondre à l'appel d'offres ;
 3. d'harmoniser les tarifs : M. Y... parle de « *garder un niveau de prix élevé* » et M. K... indique que Savoies Tourisme voulait que tout le monde augmente ses tarifs pour parvenir à des prix de journée autocars de 250 euros.
59. Cette concertation a porté sur environ 40 % des circuits mis en jeu par les appels d'offres de mai et de juin 2002. Les trois zones concernées comprenaient en effet les lots et circuits qui suivent :
- Communauté de communes du canton de Rumilly : 6 lots soit un total de 74 circuits répartis comme suit :
 - i. lot n° 02-001 : 21 circuits ;
 - ii. lot n° 02-002 : 16 circuits ;
 - iii. lot n° 02-003 : 17 circuits ;
 - iv. lot n° 02-004 : 10 circuits ;
 - v. lot n° 02-005 : 5 circuits ;
 - vi. lot n° 02-006 : 5 circuits.
 - Albanais 1 : lot n° 02-001 : 7 circuits
 - Albanais 2 : lot n° 02-001 : 5 circuits
 - Site de Seyssel : 2 lots pour un total de 10 circuits, à savoir :
 - vii. lot n° 02-001 : 9 circuits
 - viii. lot n° 02-002 : 1 circuit
60. Des documents recueillis par les enquêteurs confirment l'objet des réunions évoquées précédemment et le fait qu'elles ont effectivement donné lieu à des échanges visant à une répartition des lots.
61. Ainsi, s'agissant de la répartition des lots de la communauté de communes du canton de Rumilly et Albanais, M. M... (Cars Philibert), successeur de M. I..., a fourni un document établi de la main de ce dernier (cote 1621) :

- Lot 02 003 : FRANCONY. 29
 HANNOUARDINE (FRANCONY). 28 PHILIBERT 28 (Samedi)...
 Valentin Grillet. Ferdinand GRILLET 27 30
 Sœurs M. I. L...
 (1900 : Lambé s'ent...
 de GRILLET)

Lot 02 004 :
 HANNOUARDINE ; FROSSARD.

Lot 02 005
 FROSSARD
 STROUDETOUTTE
 GRILLET (Père) HANNOUARDINE.
 PHILIBERT HANNOUARDINE :
 (Lundi 2015).

Lot 02 006 SFAA HANNOUARDINE.

Lot 02. 006

Albanais 1 couverte par FROSTAD } RUMILLY Lot 02 002.
 Albanais 2

- Lot 02 001 : couverte par FROSSARD.
- Lot 02 002 : couverte par STROUDETOUTTE.
- Lot 02 003 : couverte par ~~GRILLET~~
- Lot 02 004 : couverte par STROUDETOUTTE.
- Lot 02 005 : couverte par ALBANAIS + FROSSARD.
- Lot 02 006 :

62. M. I... (Cars Philibert) le commente ainsi : « (...) les éléments manuscrits qui y figurent concernent les lots du canton de Rumilly avant l'attribution desquels il y a eu une réunion de transporteurs chez Grillet à Saint-Ours à laquelle j'ai participé. » Il ajoute : « Les indications portées d'une manière manuscrite sur la page 2 du document ont été rédigées

par moi-même en relation avec les informations qui ont été données au cours de la réunion qui s'est déroulée chez Grillet. Ces mentions ont été portées sur ce document soit entre les deux réunions, soit à l'issue de la seconde. »

63. Ce document fait apparaître un résumé des alliances projetées mais finalement quelque peu modifiées par la suite dans la mesure où le résultat définitif s'en écarte pour certains lots.
64. S'agissant du lot n° 02-003 de la communauté de communes du canton de Rumilly, le mandataire du groupement soumissionnaire est bien l'entreprise Transports Francony qui a pris comme partenaires les entreprises Cars Philibert, Grillet (Saint-Ours) et Savoies Tourisme. M. F... (Transports Francony) précise d'ailleurs : « *C'est au moment de la réunion qui s'est déroulée chez Grillet à Saint-Ours que le groupement Philibert-Savoies Tourisme-Grillet et Francony a été constitué pour répondre au lot n° 3 (Rumilly).* » M. I... (Cars Philibert) précise que sur le manuscrit, les chiffres portés en face du nom de chaque transporteur pour le lot n° 02-003 se rapportent aux lots (en fait circuits) à se répartir.
65. La répartition des circuits au sein du lot n° 02-003 s'est effectivement opérée en fonction des indications portées sur ce document puisque, notamment, conformément à la liste fournie par M. Y... (Savoies Tourisme), cette société exploite les circuits dont le chiffre final est 27. L'entreprise Autocars Grillet détient quant à elle les circuits dont le numéro se termine par 30. La détention de ces informations par l'entreprise Cars Philibert, membre du groupement constitué pour ce lot, est en elle-même normale. Le même type d'observation peut être fait en ce qui concerne les informations concernant le lot n° 02-005 de la communauté de communes du canton de Rumilly. Mais le document comporte aussi des informations sur d'autres lots pour lesquels Cars Philibert ne s'est pas présenté, ce qui est anormal.
66. Ainsi, s'agissant du lot n° 02-004 de la communauté de communes du canton de Rumilly, figure sur le document la mention « *mandataire : Fossorier* », ce qui correspond à la réalité puisque l'entreprise Autocars Hélène Fossorier, désignée comme mandataire du groupement Fossorier-Albanais Voyages-Voyages Grillet a en effet déposé une offre mais qui a été rejetée car le dossier était incomplet.
67. De même, s'agissant du lot n° 02-006 de la communauté de communes du canton de Rumilly, le document mentionne « *SABA mandataire* », ce que confirme le rapport d'analyse des offres.
68. La dernière partie de la note manuscrite comporte, pour les lots 02-001 à 02-005 de la communauté de communes du canton de Rumilly et pour les lots Albanais 1 et Albanais 2, les noms d'entreprises explicitement citées pour déposer une offre de « couverture ». Le rapport d'analyse des offres révèle que le « plan » prévu n'a pas été pleinement respecté, puisque seules les mentions relatives à l'entreprise Savoies Tourisme pour les lots 02-002 et 02-004 sont vérifiées. Une explication a été donnée par M. K... (SABA) qui a précisé : « (...) *Albanais Voyages n'a manifestement pas suivi les souhaits trouvés au cours des réunions sur la répartition des lots. Il a en effet manifestement répondu selon sa volonté* ».
69. Par ailleurs, une feuille de prix (cote 1620) figurant juste avant le document manuscrit fait état de prix pour le « lot Rumilly » plus élevés que ceux effectivement présentés par le groupement pour le lot 02-003. Ceci confirme que ces deux feuillets ont été établis avant le dépôt des offres.

70. En ce qui concerne les lots Albanais 1 et 2 et également ceux du site de Seyssel, les déclarations des représentants de Seyssel Cars et Albanais Voyages montrent que ces deux sociétés ont procédé à un échange d'informations sur les prix au cours des réunions alors qu'elles ont déposé des offres individuelles.
71. En effet, le rapport d'analyse de l'appel d'offres du 30 mai 2002 mentionne que :
1. Trois entreprises (Albanais Voyages, Saba et Savoies Tourisme) ont déposé une offre pour Albanais 1 (lot n° 02-001) ;
 2. Trois entreprises (Grillet Pierre, Seyssel Cars et Savoies Tourisme) ont également soumissionné individuellement à Albanais 2 (lot n° 02-001).
72. M. L... (Seyssel Cars) a indiqué (cotes 1596 et suivantes) qu'il était en discussion avec M. G... (Albanais Voyages) puisque, à l'issue des modifications apportées au lot Albanais 1, ces deux sociétés qui précédemment avaient des circuits sur cette zone étaient toutes deux intéressées. Au cours de la réunion à Saint-Ours, ils ont donc envisagé que Seyssel Cars soit sous-traitant d'Albanais Voyages sur ce lot et ils se sont revus par la suite pour finaliser l'offre. M. L... a indiqué que c'est pour cette raison qu'il n'a pas soumissionné pour le lot Albanais 1 et qu'il avait communiqué à Albanais Voyages ses prix, calculés sur la base de ses tarifs de Seyssel. Toutefois, il a précisé ne pas savoir si M. G... l'avait effectivement déclaré comme sous-traitant et, en réalité, ce dernier ne l'a effectivement pas associé à son offre. MM. G... et O... (Albanais Voyages) ont d'ailleurs indiqué que malgré les échanges avec Seyssel Cars, l'association ne s'est pas faite.

b) L'entente relative au secteur de Fier et Usses

73. M. M... (Cars Philibert) a fourni, lors de son audition, un document manuscrit se rapportant aux consultations organisées en 2002 et concernant le secteur de Fier et Usses.
74. Ce document, portant sur les prix unitaires applicables aux lots correspondants, se présente ainsi, page 1 (cote 1609) :

Tarif courant	Couverture
	Lot 03
Car 109 € —————▶ 2,10	210 € —————▶ 2,10
Mini 160 € —————▶ 1,7	180 € —————▶ 1,80
VL 150 € —————▶ 1,5	150 € —————▶ 1,5
06.84.95.98.34	Lot 06 idem

75. Or, ces prix unitaires ont effectivement été déposés, comme l'indique le rapport d'ouverture des prix relatif à l'appel d'offres du 3 juin 2002, pour ce qui concerne les soumissions :
- a. de Autocars Frossard pour les lots n° 02-005 et 02-006 avec les prix « couverture » ;
 - b. de Dunand (Cars Philibert sous-traitant) pour le lot n° 02-002 avec les prix « tarif courant » ;

c. de Dunand (Voyages Crolard et Cars Philibert sous-traitants) pour le lot n° 02-005 avec les prix « tarif courant ».

76. De fait, Voyages Dunand a appliqué strictement, dans l'élaboration des offres des lots 02-002 et 02-005, les prix unitaires portés sous le libellé « tarif courant » et a obtenu ces lots, tandis que Autocars Frossard a déposé des offres pour les lots 02-005 et 02-006 avec les mêmes prix unitaires portés sous le libellé « couverture » et ne les a pas obtenus.
77. Le rapport d'ouverture des plis de l'appel d'offres du 3 juin 2002 est reproduit ci-dessous, pour ce qui concerne le secteur Fier et Usse (cote 398) :

DESIGNATION PRIX €	COMMUNAUTE DE COMMUNES FIER ET USSE														
	LOT 02-002			LOT 02-003			LOT 02-004			LOT 02-005			LOT 02-006		
	Estimation	SABA	VOYAGES DUNAND PHILIBERT	Estimation	VOYAGES CROLARD	SABA	Estimation	FROSSARD OPTI	VOYAGES CROLARD	Estimation	DUNAND DUNAND PHILIBERT	FROSSARD OPTI	Estimation	VOYAGES CROLARD	FROSSARD OPTI
1 - MDVL	132,25	115,20	150,00	132,25	115,00	106,20	132,25	145,00	150,00	132,25	150,00	150,00	132,25	120,00	150,00
2 - CKVL	1,73	1,10	1,50	1,73	1,50	1,06	1,73	1,35	1,60	1,73	1,50	1,50	1,73	1,50	1,50
3 - MDMB	172,50	134,64	160,00	172,50	150,00	125,64	172,50	165,00	180,00	172,50	160,00	180,00	172,50	155,00	180,00
4 - CKMB	1,96	1,31	1,70	1,96	1,70	1,26	1,96	1,55	1,80	1,96	1,70	1,80	1,96	1,70	1,80
5 - MDAC	212,75	155,00	190,00	212,75	185,00	148,00	212,75	205,00	220,00	212,75	190,00	210,00	212,75	188,00	210,00
6 - CKAC	2,53	1,54	2,10	2,53	2,20	1,48	2,53	1,90	2,50	2,53	2,10	2,10	2,53	2,20	2,10

- 1 - MDVL Mise à Disposition d'un Véhicule catégorie VL avec chauffeur
 2 - CKVL Kilométrage en Charge pour un Véhicule VL
 3 - MDMB Mise à Disposition d'un Véhicule catégorie minibus avec chauffeur
 4 - CKMB Kilométrage en Charge pour Minibus
 5 - MDAC Mise à Disposition d'un Véhicule catégorie Autocars avec chauffeur
 6 - CKAC Kilométrage en Charge pour un Véhicule Autocars

c) L'entente relative au secteur d'Alby sur Chéran

78. Le conseil général de Haute-Savoie a intégré dans la consultation du 3 juin 2002 le renouvellement du lot n° 02-001 du secteur géographique du pays d'Alby sur Chéran qui jouxte, au sud-ouest du département, le secteur géographique de la communauté de communes du canton de Rumilly et qui comporte deux circuits, n° 202021 et 202023.
79. Le rapport d'ouverture des plis correspondant à l'appel d'offres du 3 juin 2002 laisse apparaître une proposition individuelle de prix de la part des Autocars Grillet faite pour le lot 02-001 (pays d'Alby sur Chéran) qui est identique à celle déposée pour le lot n° 02-003 (communauté de communes du canton de Rumilly) par le groupement Transports Francony/Autocars Grillet/Cars Philibert/Savoies Tourisme dont la constitution a été entérinée lors des réunions organisées à Saint-Ours. Les montants proposés pour les 6 postes du bordereau de prix (cf. point 34 ci-dessus) sont en effet les suivants :
- i. MDVL : 140 euros ;
 - ii. CKVL : 1,15 euros ;
 - iii. MDMB : 170 euros ;
 - iv. CKMB : 1,36 euros ;
 - v. MDAC : 200 euros ;
 - vi. CKAC : 1,60 euros.
80. Or, dans le même temps, l'entreprise Transports Francony a déposé pour son propre compte une offre pour le lot 02-001 (Pays d'Alby sur Chéran) avec des prix plus élevés, à savoir :
- i. MDVL : 150 euros ;
 - ii. CKVL : 1,30 euros ;

- iii. MDMB : 185 euros ;
- iv. CKMB : 1,60 euros ;
- v. MDAC : 210 euros ;
- vi. CKAC : 1,80 euros.

81. Les extraits des rapports d'ouverture des plis relatifs aux secteurs d'Alby sur Chéran et de Rumilly dans lesquels figurent ces valeurs sont reproduits ci-dessous (cotes 398 et 389) :

DESIGNATION PRIX €	PAYS D'ALBY SUR CHERAN				
	LOT 02-001				
	Estimation	SABA	GRILLET ET DURS	VOYAGES FRANCONY	FROSSARD
1 - MDVL	127,41	124,20	140,00	150,00	150,00
2 - CKVL	1,02	1,03	1,15	1,30	1,50
3 - MDMB	143,09	143,64	170,00	185,00	170,00
4 - CKMB	1,36	1,23	1,36	1,60	1,70
5 - MDAC	179,96	164,00	200,00	210,00	205,00
6 - CKAC	1,72	1,44	1,60	1,80	2,00

DESIGNATION PRIX €	COMMUNES DU CANTON DE RUMILLY												
	LOT 02-001		LOT 02-002		LOT 02-003			LOT 02-004		LOT 02-005		LOT 02-006	
	Estimation	aucune offre recevable	Estimation	Voyages DURAND	Estimation	ALDARIS Voyages	FRANCONY GRILLET ET DURS	Estimation	FROSSARD	Estimation	FROSSARD	Estimation	SABA Chéran
1 - MDVL	111,77		111,77	150,00	111,77	124,00	140,00	111,77	150,00	111,77	119,00	111,77	98,15
2 - CKVL	1,18		1,18	1,80	1,18	1,28	1,15	1,18	1,30	1,18	1,30	1,18	1,17
3 - MDMB	129,42		129,42	180,00	129,42	153,00	170,00	129,42	180,00	129,42	136,00	129,42	100,13
4 - CKMB	1,42		1,42	1,85	1,42	1,49	1,36	1,42	1,50	1,42	1,45	1,42	1,39
5 - MDAC	147,06		147,06	210,00	147,06	173,00	200,00	147,06	210,00	147,06	170,00	147,06	108,34
6 - CKAC	1,89		1,89	1,84	1,89	1,75	1,80	1,89	1,80	1,89	1,80	1,89	1,64

- 1 - MDVL : Mise à Disposition d'un Véhicule catégorie VL avec chauffeur
- 2 - CKVL : Kilométrage en Charge pour un Véhicule VL
- 3 - MDMB : Mise à Disposition d'un Véhicule catégorie minibus avec chauffeur
- 4 - CKMB : Kilométrage en Charge pour Minibus
- 5 - MDAC : Mise à Disposition d'un Véhicule catégorie Autocars avec chauffeur
- 6 - CKAC : Kilométrage en Charge pour un Véhicule Autocars

82. La commission d'appel d'offres du 3 juin 2002 a considéré que les offres des entreprises Saba, Transports Francony et Autocars Frossard étaient recevables alors que celle de l'entreprise Autocars Grillet ne l'était pas car son dossier était incomplet. Saba a déposé l'offre la moins disante et a été déclarée attributaire.
83. M. Ferdinand E... (Autocars Grillet) a reconnu (cotes 1552 à 1559) devant les enquêteurs avoir repris, pour la soumission au lot 02-001 (pays d'Alby), les prix proposés par Transports Francony pour le lot n° 02-003 (communauté de communes du canton de Rumilly), dans le but de remonter le niveau des prix.

D. LES GRIEFS NOTIFIÉS

84. Sur la base des éléments qui précèdent, deux griefs d'infraction aux dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce ont été notifiés.

1. PREMIER GRIEF

85. Aux sociétés :

- i. Autocars Frossard,
- ii. CFTI
- iii. Voyages Crolard,
- iv. Transdev Alpes.

pour avoir, courant décembre 2001, en tout cas depuis un temps non couvert par la prescription, dans le cadre du marché intermédiaire de la ville d'Annecy, mis en œuvre une entente anticoncurrentielle en échangeant des informations sur leurs offres pour laisser le marché à l'une d'elles et d'avoir ainsi empêché le jeu de la concurrence sur ce marché.

2. SECOND GRIEF

86. Aux sociétés :

- i. Autocars Grillet,
- ii. Transports Francony,
- iii. Albanais Voyages,
- iv. Voyages Grillet,
- v. Savoies Tourisme,
- vi. Cars Philibert,
- vii. Autocars Frossard,
- viii. CFTI,
- ix. Voyages Dunand,
- x. Voyages Crolard,
- xi. Transdev Alpes,
- xii. Autocars Hélène Fossorier,
- xiii. SABA,
- xiv. Seyssel Cars.

pour avoir courant 2002, en tout cas depuis un temps non couvert par la prescription, dans le cadre de deux appels d'offres lancés successivement par le conseil général de Haute-Savoie pour le renouvellement partiel des entreprises attributaires des circuits spéciaux et des circuits spéciaux scolaires, mis en œuvre une entente anticoncurrentielle pour se répartir les marchés, en échangeant des informations sur leurs offres avant leur dépôt et avoir ainsi empêché, restreint et faussé le jeu de la concurrence sur ces marchés en faisant obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché et en favorisant artificiellement leur hausse.

E. LA MISE EN ŒUVRE DU III DE L'ARTICLE L. 464-2 DU CODE DE COMMERCE

87. Les sociétés Transdev Alpes, Voyages Dunand et Voyages Crolard, ainsi que la société Cars Philibert ont décidé de ne pas contester les griefs. Elles ont donc sollicité le bénéfice des dispositions du III de l'article L. 464-2 du code de commerce, selon lesquelles : « *lorsqu'un organisme ou une entreprise ne conteste pas la réalité des griefs qui lui sont notifiés et s'engage à modifier ses comportements pour l'avenir, le rapporteur général peut proposer au Conseil de la concurrence qui entend les parties et le commissaire du Gouvernement sans établissement préalable d'un rapport, de prononcer la sanction pécuniaire prévue au I en tenant compte de l'absence de contestation. Dans ce cas, le montant maximum de la sanction encourue est réduit de moitié* ».
88. La mise en œuvre de ces dispositions a fait l'objet de deux procès-verbaux établis par le rapporteur général adjoint du Conseil, signés respectivement le 23 mai 2008 par le représentant des sociétés Transdev Alpes, Voyages Dunand et Voyages Crolard et le 4 juin 2008 par celui de la société Cars Philibert. Ces sociétés ont ensuite présenté des observations portant sur la gravité des pratiques et le cas échéant sur leur réitération ainsi que sur le dommage à l'économie.

1. LES ENGAGEMENTS DES SOCIÉTÉS TRANSDEV ALPES , VOYAGES DUNAND ET VOYAGES CROLARD

89. Pour la mise en œuvre du III de l'article L. 464-2 du code de commerce, les sociétés Transdev Alpes, Voyages Dunand et Voyages Crolard ont souscrit par procès-verbal du 23 mai 2008 les engagements suivants :

« 1. Renforcement de la formation au droit de la concurrence

- *Engagement de Transdev Alpes d'organiser au moins une fois par an une journée de formation approfondie au droit de la concurrence, rappelant les engagements pris devant le Conseil de la concurrence, à laquelle la présence de tous ses personnels, des personnels de ses filiales, ayant à répondre aux consultations publiques et de celle du management de Transdev Alpes sera obligatoire ;*
- *Cette journée annuelle de formation sera complétée par la remise, à tous les personnels assistant à la formation et à tous les nouveaux personnels de Transdev Alpes et ses filiales, d'un guide écrit actualisé d'application du droit de la concurrence, traitant en particulier des dispositions à respecter en matière de réponse aux consultations publiques ;*
- *Des QCM obligatoires relatifs au droit de la concurrence seront effectués une fois par an par les personnels de Transdev Alpes et ses filiales ayant à répondre aux consultations publiques et des ateliers pratiques obligatoires d'application du droit de la concurrence seront également organisés une fois par an.*

2. Instruction formelle de la direction de Transdev Alpes

- *Engagement de Transdev Alpes de donner à ses personnels et aux personnels de ses filiales ayant à répondre aux consultations publiques des instructions formelles et réitérées par écrit visant au strict respect des règles du droit de la concurrence interne et communautaire, notamment des dispositions des articles L. 420-1 du code de commerce et 81 du Traité CE et des engagements pris devant le Conseil de la concurrence.*

3. Réunions entre concurrents

- *Engagement de Transdev Alpes et de ses filiales d'abstention de participation à toute réunion collective entre concurrents, à l'exception des réunions telles que décrites aux points 4 et 5 ci-dessous, et à l'exception des contacts, après attribution d'un marché, rendus nécessaires par la mise au point et la mise en œuvre des conditions d'exécution du service entre membres d'un groupement ou en cas de sous-traitance (tels que visés au point 5 ci-dessous) ou rendus nécessaires par des difficultés d'exécution d'un marché, afin d'assurer la continuité du service ou encore rendus nécessaires par des questions strictement techniques (par exemple celles liées à l'utilisation d'infrastructures ou à la réalisation d'infrastructures intéressant les services de transport), organisationnelles ou afférentes aux relations sociales ;*
- *Engagement de Transdev Alpes et de ses filiales d'abstention de communiquer à des concurrents toute information commercialement sensible, en particulier les conditions de réponse à un appel d'offres en cours ou à venir, à l'exception des cas décrits aux points 4 et 5 ci-dessous.*

4. Réunions des syndicats professionnels locaux

- *Engagement de Transdev Alpes et ses filiales d'abstention de participation à toute réunion des syndicats professionnels locaux qui ne seraient pas précédées de la communication d'un ordre du jour précis ;*
- *Engagement de Transdev Alpes et ses filiales d'abstention de participation à toute réunion des syndicats professionnels locaux, durant laquelle des informations commercialement sensibles, notamment les conditions de réponse à un appel d'offres en cours, seraient évoquées par d'autres transporteurs ;*
- *Engagement de Transdev Alpes et de ses filiales de ne communiquer d'informations commerciales sensibles aux syndicats locaux qu'à leur demande et à la condition que cette communication s'effectue dans le respect d'une procédure garantissant la stricte confidentialité de ces informations vis-à-vis des autres membres du syndicat ;*
- *Engagement de Transdev Alpes de présenter au syndicat professionnel local en Haute Savoie, adhérent de la FNTV, une demande de modification de son règlement intérieur, reprenant les termes de son propre engagement quant aux modalités de participation aux réunions entre adhérents.*

5. Réunions entre concurrents dans le cadre de groupements et de sous-traitance

Dans le cas où Transdev Alpes ou ses filiales envisagent un groupement ou une sous-traitance pour répondre à une consultation publique, engagement de respecter les principes et le processus suivants :

1) Ne prendre contact avec des entreprises que lorsque leur concours est nécessaire pour pouvoir répondre à un service donné (constitué d'un ou plusieurs lots / d'un ou plusieurs circuits) au sein d'un appel d'offres ou pouvoir y répondre dans des conditions optimisées, notamment pour le donneur d'ordres. Limiter les prises de contact simultanées (en principe pas plus de trois contacts simultanés pour un même service qu'il est envisagé de confier, sauf dans le cas de circonstances exceptionnelles, eu égard notamment à la taille des lots, nécessitant de recourir simultanément à plus de trois partenaires éventuels. Dans un tel cas, la décision de procéder à plus de trois contacts simultanés est prise par la direction de Transdev Alpes, les raisons en sont consignées par écrit et les contacts sont menés de façon séparée). En tout état de cause, engagement de Transdev Alpes de ne pas

procéder à une réunion collective entre partenaires éventuels pour des services distincts lors de cette phase de contact préliminaire ;

2) Dans un premier temps, se limiter à décrire précisément au partenaire potentiel le service (constitué d'un ou plusieurs lots / d'un ou plusieurs circuits au sein d'un appel d'offres) qu'il est envisagé de lui confier sur la base du cahier des charges (ce qui inclut notamment la description du type et du nombre de véhicules requis, du nombre de chauffeurs, des rotations, etc.) et à lui demander s'il est intéressé et capable de l'assurer. Préciser au partenaire potentiel qu'à ce stade, il doit limiter sa réponse à l'indication selon laquelle il est, ou non, en mesure d'assurer ce service tel que défini, sans dévoiler l'étendue et le détail de ses capacités ou les conditions financières qu'il pourrait demander ;

3) Au-delà des discussions préliminaires et jusqu'à la présentation d'une offre commune ou l'abandon des discussions sur celle-ci :

- limiter les échanges d'informations à ce qui est strictement nécessaire à cette collaboration, notamment en ce qui concerne les capacités et disponibilités sur le plan matériel, technique et humain et les aspects financiers et commerciaux ;*
- tout échange d'informations allant au delà des contacts préliminaires décrits aux points 1 et 2 impose aux partenaires éventuels, soit de présenter effectivement une offre commune (groupement ou sous-traitance), soit de s'abstenir de répondre à l'appel d'offres, sauf à conserver les éléments de nature à établir que cet échange n'a pu altérer l'indépendance d'offres présentées individuellement. Si tel est le cas, si les négociations n'aboutissent pas, Transdev Alpes ou ses filiales pourront soumissionner individuellement dès lors qu'elles auront conservé la trace écrite des raisons de cet échec des négociations, ainsi que de la nature des informations échangées avec les partenaires potentiels dans les conditions évoquées au point 4 ci-après.*

4) Toutes les étapes à partir de celle mentionnée sous 2) doivent être retracées dans un dossier comprenant l'ensemble des données échangées, notamment en ce qui concerne les capacités et disponibilités sur le plan matériel, technique et humain et les aspects financiers et commerciaux. Ce dossier doit être conservé tant que la prescription n'est pas acquise. Transdev Alpes et ses filiales s'appliquent à elles mêmes ces principes lorsque ce sont elles qui sont sollicitées par un autre opérateur pour constituer un groupement ou assurer une sous-traitance.

S'agissant en particulier des appels d'offres dont le montant annuel HT est égal ou supérieur à 750.000 Euros (valeur 2008 sur la base de l'indice INSEE des prix à la consommation), Transdev Alpes et ses filiales s'engagent à :

- privilégier les échanges écrits et à solliciter systématiquement une réponse écrite de la part de leurs partenaires potentiels ;*
- limiter les échanges oraux/téléphoniques avec leurs partenaires potentiels et, lorsque de tels échanges ont lieu, à en consigner la teneur par écrit, avec mention de la date, de l'entreprise interlocutrice et une description succincte de la nature des informations échangées ».*

90. Pour tenir compte de la non contestation des griefs et des engagements souscrits, le rapporteur général adjoint a proposé que la sanction éventuellement encourue par les sociétés Transdev Alpes, Voyages Crolard et Voyages Dunand soit réduite dans une proportion allant de 15 à 25 % du montant qui leur aurait normalement été infligé.

2. LES ENGAGEMENTS DE LA SOCIÉTÉ CARS PHILIBERT

91. Pour la mise en œuvre du III de l'article L. 464-2 du code de commerce, la société Cars Philibert a souscrit par procès-verbal du 4 juin 2008 les engagements suivants :

« 1. Communication avec des concurrents

– *Interdiction de participer à une concertation anticoncurrentielle*

La société CARS PHILIBERT s'engage à donner instruction au personnel concerné (Directeur Transport, Responsable Etude/Méthode et Responsables Transport de chaque centre) de ne participer à aucune concertation anticoncurrentielle avec des représentants des entreprises concurrentes, dans le cadre des appels d'offres publics ou privés, visant notamment à fixer des prix ou se répartir des marchés.

– *Rappel écrit, visé et retourné de l'interdiction.*

La société CARS PHILIBERT s'engage à rappeler les termes et l'importance de cette interdiction par note écrite au personnel susvisé.

Elle vérifiera que cette note écrite a été adressée à chacune des personnes concernées, puis visée et retournée par chacune desdites personnes.

2. Rappel du droit de la concurrence

– *Mise en place d'une information et de séances de formation*

1. *La société CARS PHILIBERT s'engage à rappeler systématiquement l'importance du respect des règles de la concurrence, notamment en matière d'ententes, à tous les cadres et à tous les salariés qui seraient susceptibles de se trouver en contact avec leurs homologues des entreprises concurrentes, cette information pouvant être faite par tout procédé écrit et soulignant que la participation à une pratique anticoncurrentielle serait susceptible de constituer une faute grave.*

2. *La société CARS PHILIBERT s'engage à mettre en place annuellement un dispositif de formation interne aux fins de sensibiliser les personnes concernées (Directeur Transport, Responsable Etude/Méthode, Responsable Marketing et Responsables Transport de chaque centre) au respect des principes de concurrence.*

Cette séance de formation sera obligatoire.

La société CARS PHILIBERT rappellera en outre les engagements pris et permettra à sa Direction d'en vérifier le respect.

– *Remise d'un Livret des règles du droit de la concurrence*

A l'issue de la première séance de formation, un Livret sera remis aux personnes concernées, attirant leur attention sur l'application des règles de concurrence, notamment au regard des spécificités des marchés sur lesquels ils opèrent.

Ce Livret rappellera les principes légaux et jurisprudentiels en matière de droit de la concurrence, au regard notamment de l'article L 420-1 du code de commerce prohibant les ententes anticoncurrentielles.

Ce Livret sera actualisé à chaque évolution législative ou réglementaire relative aux marchés concernés et analysera la jurisprudence rendue par le Conseil de la concurrence en la matière.

Chaque participant signera, en fin de première séance, un document attestant de la bonne réception du Livret et de la formation reçue.

Pour les séances supplémentaires, chaque participant signera un document attestant de la formation reçue.

Un livret Master sera détenu par la Direction. Une copie de celui-ci sera remise à chaque salarié embauché à l'un des postes concernés, lequel devra émarger un document attestant de la bonne réception de la copie du Livret Master.

3. Modification par avenant des contrats de travail des personnes concernées

La société CARS PHILIBERT engagera une discussion avec le personnel concerné (Directeur Transport, Responsable Etude/Méthode et Responsables Transport de chaque centre) afin de modifier par avenant leurs contrats de travail, ainsi que les contrats de travail qui seront conclus pour l'avenir avec chaque futur salarié engagé à l'un des postes concernés, afin qu'y soit mentionné le nécessaire respect des règles du droit de la concurrence et les conséquences à leur égard en cas de non respect.

4. Réponse aux appels d'offres dans le cadre de groupement ou de sous-traitance

Certains marchés soumis à appel d'offres requièrent une association avec des partenaires, qu'il s'agisse d'un groupement ou d'une sous-traitance, afin d'apporter une réponse satisfaisante au cahier des charges de l'autorité adjudicatrice.

Dans cette hypothèse, la société CARS PHILIBERT s'engage à respecter la procédure décrite ci-après en trois étapes, et à refuser tout projet de groupement ou de sous-traitance avec un partenaire qui l'aurait sollicitée à cette fin mais qui n'accepterait pas les termes de cette procédure.

Etape 1 : Intention de groupement ou de sous-traitance

La société CARS PHILIBERT s'engage à n'entrer en contact avec un concurrent qu'en cas de volonté de créer un groupement ou une sous-traitance, suite à la réception du cahier des charges du marché en cause.

A ce niveau, la personne sollicitée ne pourra faire part que de son intérêt ou non pour un tel projet de groupement ou de sous-traitance.

En cas de désintérêt de la personne sollicitée pour le projet de groupement ou de sous-traitance, chaque personne pourra répondre seule ou avec un autre partenaire à l'appel d'offres en cause.

Etape 2 : Proposition de groupement ou de sous-traitance

En cas d'intérêt de la personne sollicitée pour le projet de groupement ou de sous-traitance dans le cadre de l'étape 1, la société CARS PHILIBERT s'engage à entamer une discussion qui ne portera que sur la capacité de la société concernée à répondre à la proposition de groupement ou de sous-traitance, au regard du cahier des charges imposé.

Les discussions ne porteront que sur les moyens techniques et humains nécessaires à la satisfaction du cahier des charges.

La société CARS PHILIBERT précisera au partenaire envisagé que sa réponse doit être strictement limitée à ce qui a été précisément demandé, c'est-à-dire de se contenter d'indiquer s'il dispose, ou non, des moyens techniques et humains suffisants pour satisfaire, avec la société CARS PHILIBERT, au cahier des charges.

En cas d'insuffisance des moyens techniques et/ou humains de la personne sollicitée, chaque personne pourra répondre seule ou avec un autre partenaire à l'appel d'offres en cause.

Etape 3 : Formalisation du groupement ou de la sous-traitance

Si la personne sollicitée dispose des moyens techniques et humains souhaités dans le cadre de l'étape 2, la discussion se poursuit avec la société CARS PHILIBERT dans le cadre de l'étape 3.

Toute discussion à compter de cette étape 3 impose à la société CARS PHILIBERT de répondre à l'appel d'offres avec son partenaire ou de s'abstenir d'y répondre seule.

Toutefois, en cas d'échec du projet de groupement ou de sous-traitance, la société CARS PHILIBERT pourra répondre seule ou avec un autre partenaire, à la condition d'avoir conservé une trace écrite des raisons de cet échec et le contenu des informations qui auront été échangées depuis le commencement de l'étape 3, garantissant le respect des règles de concurrence.

5. *Transparence des relations*

La société CARS PHILIBERT s'engage, lorsqu'elle répondra seule ou avec un partenaire à un appel d'offres, en cas d'échec d'un projet de groupement ou de sous-traitance, à fournir, avec son offre, la liste des entreprises avec lesquelles elle a pu entrer en contact et échanger des informations sur des éléments allant au-delà des échanges sur les moyens techniques et humains ».

92. Pour tenir compte de la non contestation des griefs et des engagements souscrits, le rapporteur général adjoint a proposé que la sanction éventuellement encourue par la société Cars Philibert soit réduite dans une proportion allant de 15 à 25 % du montant qui lui aurait été normalement infligé.

II. Discussion

A. SUR LE FOND

93. Ainsi que le Conseil l'a maintes fois relevé : « *en matière de marchés publics ou privés sur appel d'offres, une entente anticoncurrentielle peut prendre la forme, notamment d'une coordination des offres ou d'échanges d'informations entre entreprises antérieures à la date où le résultat de l'appel d'offres est connu ou peut l'être, qu'il s'agisse de l'existence de compétiteurs, de leur nom, de leur importance, de leur absence d'intérêt pour le marché considéré, ou des prix qu'ils envisagent de proposer ; (...) la preuve de l'existence de telles pratiques qui sont de nature à limiter l'indépendance des offres, condition normale du jeu de la concurrence peut résulter en particulier d'un faisceau d'indices constitué par le rapprochement de diverses pièces recueillies au cours de l'instruction, même si chacune de ces pièces prise isolément n'a pas un caractère suffisamment probant* ».
94. Il en découle, comme rappelé notamment dans les décisions n° 89-D-42 relative à des pratiques d'entente dans le secteur de la production électrique et n° 01-D-17 relative à des pratiques anticoncurrentielles dans les marchés d'électrification de la région du Havre, que

tout échange d'information préalablement au dépôt des offres est anticoncurrentiel s'il est de nature à diminuer l'incertitude où toutes les entreprises doivent se trouver placées, relativement au comportement de leurs concurrentes. Cette incertitude est en effet la seule contrainte de nature à pousser des opérateurs concurrents à faire le maximum d'efforts en terme de qualité et de prix pour obtenir le marché. A l'inverse, toute limitation de cette incertitude affaiblit la concurrence entre les offreurs et pénalise l'acheteur public, obligé à payer un prix plus élevé que celui qui aurait résulté d'une concurrence non faussée.

1. L'ENTENTE RELATIVE AU MARCHÉ INTERMÉDIAIRE DE LA VILLE D'ANNECY

95. Transdev Alpes et Voyages Crolard n'ont pas contesté le grief.
96. CFTI et ses établissements Autocars Frossard ont, de leur côté, affirmé qu'il n'y avait au dossier aucune trace de concertation entre ces derniers et Voyages Crolard. Il ne pourrait non plus, selon eux, être reproché à Autocars Frossard d'avoir utilisé, pour calculer son offre, les prix élaborés précédemment pour l'offre commune présentée avec Voyages Crolard. La mention « *M. C..., vous pouvez rassurer M. N...* » serait postérieure au dépôt des offres et ne prouverait pas la concertation. Il ne pourrait en tout état de cause pas leur être imputé un comportement unilatéral de Voyages Crolard.
97. Les annotations portées sur divers documents et les déclarations faites par MM. X... (Voyages Crolard) et D... (Autocars Frossard) aux enquêteurs montrent cependant que la réponse à la sollicitation de la ville d'Annecy pour le marché intermédiaire a été faite en concertation entre les deux entreprises sollicitées et qu'il était prévu que ce marché soit remporté par Autocars Frossard.
98. En effet, si, comme l'a indiqué M. D... dans sa déclaration aux enquêteurs citée au paragraphe 44, son service commercial a pris contact avec les Voyages Crolard lorsqu'il a appris qu'Autocars Frossard n'était pas retenu, ce n'est pas pour avoir des informations complémentaires « neutres », ce qui d'ailleurs ne se justifierait pas non plus entre concurrents au même marché, mais manifestement parce que ce résultat le surprenait compte tenu de ce qui avait été décidé entre les deux concurrents. Les Voyages Crolard vont, après ce contact, s'empressez de signaler à la ville leur erreur de façon à respecter l'accord pris avec leur concurrent, auquel ils peuvent indiquer que le problème est réglé puisque le marché ne leur est pas attribué (voir paragraphe 42).
99. Le document du 5 décembre 2001 (voir paragraphe 43), annoté par les Voyages Crolard, confirme d'ailleurs la volonté de cette société de fournir à la ville d'Annecy pour l'ensemble du marché des prix supérieurs aux prix proposés par le groupement et repris par Autocars Frossard.
100. Tous ces éléments apportent la preuve d'une entente anticoncurrentielle entre ces deux opérateurs pour laisser le marché intermédiaire aux Autocars Frossard. Bien que Transdev Alpes n'ait pas contesté le grief, elle n'apparaît pas en tant que telle avoir participé à cette entente. Quant à CFTI, qui n'apparaît pas non plus en tant que telle y avoir participé, la question de savoir si elle doit répondre des agissements d'Autocars Frossard qui constituent pour elle un établissement secondaire sera abordée dans la partie de la présente décision consacrée à l'imputabilité des pratiques.

2. LES ENTENTES RELATIVES AUX CONSULTATIONS DE 2002

101. Transdev Alpes, Voyages Crolard et Voyages Dunand n'ont pas contesté le grief, contrairement aux autres mis en cause.

a) Les ententes concernant les lots de la communauté de communes du canton de Rumilly, Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel

102. L'ensemble des sociétés qui ont contesté le second grief ont admis l'existence des réunions de Saint-Ours mais ont fait valoir que la date à laquelle elles s'étaient tenues et l'identité des entreprises qui y avaient participé étaient incertaines. Elles ont affirmé qu'aucun accord anticoncurrentiel n'avait été conclu lors de ces réunions.
103. La reconnaissance par certaines entreprises de n'avoir participé qu'à l'une de ces réunions à objet anticoncurrentiel suffit cependant à caractériser, dans les circonstances de l'espèce, leur participation à une infraction à l'article L. 420-1 du code de commerce.
104. Comme l'a rappelé le Conseil de la concurrence dans ses décisions n° [06-D-03](#) du 9 mars 2003 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur des appareils de chauffage, plomberie, sanitaires et climatisation et n° [07-D-48](#) du 18 décembre 2007 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du déménagement international, deux situations doivent être distinguées quant à la preuve d'un accord de volontés résultant de la participation à des réunions à objet anticoncurrentiel : celle dans laquelle la concertation anticoncurrentielle se déroule au cours de réunions tenues dans le cadre statutaire d'une association professionnelle et celle dans laquelle l'entente est mise au point au cours de réunions informelles, de nature le plus souvent occulte et secrète, auxquelles participent de leur propre initiative les entreprises concurrentes. Dans le premier cas, le standard de preuve est plus exigeant et le seul fait d'avoir participé à une réunion tenue dans le cadre statutaire d'une organisation professionnelle dont l'ordre du jour aurait dans les faits évolué vers un objet anticoncurrentiel ne suffit pas à caractériser l'adhésion de l'entreprise à l'entente dont la preuve doit être apportée par d'autres éléments. Dans le second cas, le standard de preuve est le même que celui adopté par le juge communautaire en ce sens qu'une entreprise doit s'abstenir rigoureusement de participer à toute prise de contact directe ou indirecte, ayant pour objet ou pour effet d'influencer le comportement sur le marché d'un concurrent actuel ou potentiel ou de dévoiler à un tel concurrent le comportement qu'on envisage de tenir soi-même sur le marché (voir notamment l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 16 décembre 1975, Suiker Unie, Rec. p. 1663). Ce type de réunion informelle à laquelle sont conviés les dirigeants ou responsables commerciaux d'entreprises concurrentes à l'initiative de l'une d'entre elles n'appelle qu'une réponse de la part des entreprises n'adhérant pas à l'accord anticoncurrentiel : refuser d'y participer ou, si la bonne foi du participant est surprise, se distancier sans délai et publiquement du mécanisme anticoncurrentiel dont la réunion est le support. La participation -même passive- à une seule réunion suffit en effet à conforter le mécanisme de l'entente : d'une part, elle renseigne sur le comportement commercial que les autres acteurs ont décidé d'adopter sur le marché, alors que l'autonomie qu'exige la concurrence entre entreprises suppose que ces dernières restent dans l'incertitude sur la stratégie de leurs compétiteurs et d'autre part, elle permet aux participants les plus actifs de s'assurer que le jeu collusif ne sera pas perturbé si personne ne s'y oppose.
105. Il ressort de l'enquête et des déclarations recueillies (voir paragraphes 49 et suivants) que les représentants des entreprises mises en cause ont tous reconnu leur participation à l'une au moins des réunions organisées au cours des mois de mai et juin 2002 dans les locaux de

M. E... à Saint-Ours. Ils ont précisé que ces réunions ont eu lieu avant la remise des offres qui devait avoir lieu avant le 30 mai 2002 pour la première consultation et le 3 juin 2002 pour la seconde. Il n'y a donc pas d'ambiguïté sur la date de ces réunions et la participation de toutes les entreprises impliquées à au moins l'une d'entre elles.

106. M. Ferdinand E... a mis à disposition des locaux pour l'organisation des réunions, dont l'initiative est revenue principalement à M. Y... (Savoies Tourisme) comme l'ont souligné certains participants. Aucune de ces réunions ne présentait le caractère de réunion statutaire d'organismes professionnels.
107. L'objet anticoncurrentiel des réunions est manifeste puisque leurs participants ont entendu se répartir les circuits dans les secteurs géographiques de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel, afin que chaque entreprise retrouve soit les circuits qu'elle assurait antérieurement, soit un volume d'activité équivalent. Les participants avaient également, pour certains, la volonté de créer un groupement de tous les transporteurs pour répondre à l'appel d'offres et d'harmoniser à la hausse les tarifs, même si ces deux objectifs n'ont pas été atteints. La participation à l'une de ces réunions qui avaient pour thème la répartition des lots du marché passé par le conseil général atteste, ainsi qu'exposé précédemment, l'existence de l'accord de volonté de chacun des participants à l'entente dès lors qu'aucun ne s'est distancié publiquement de celle-ci. Certains ont d'ailleurs participé à deux ou trois réunions de cet ordre pour finaliser la répartition des lots et des rôles.
108. Enfin, le fait de ne pas avoir obtenu le ou les circuits prévus dans le cadre de l'entente est sans incidence sur l'existence de l'accord de volonté anticoncurrentiel ainsi que l'a rappelé le Conseil de la concurrence, notamment dans la décision n° [05-D-19](#) du 12 mai 2005 relative à des pratiques mises en œuvre dans le cadre des marchés de construction des ouvrages d'art pour la réalisation de l'autoroute A 84, dite « Route des estuaires » dans le département de la Manche et la décision n° [07-D-48](#) du 18 décembre 2007 précitée : l'accord a existé, même si finalement une société n'a pas présenté d'offres ou si une entreprise extérieure à l'entente a été retenue.
109. Les entreprises concernées ont néanmoins fait valoir différents arguments pour renverser l'analyse exposée dans les paragraphes précédents. Autocars Frossard et la société CFTI se sont déclarées totalement étrangères à la « *prétendue* » répartition des lots « *supposés* » pour la communauté de communes de Rumilly. Pourtant deux témoignages, outre le sien, attestent de la participation de M. D..., des Autocars Frossard, à au moins l'une des réunions. De leur côté, Albanais Voyages et les Autocars Hélène Fossorier ont revendiqué la légitimité du groupement avec la société de M. Pierre H... pour le lot n° 02-004 de la communauté de communes du canton de Rumilly, constitué postérieurement à la réunion de Saint-Ours. Savoies Tourisme a, elle aussi, utilisé cet argument et a prétendu par ailleurs que le terme « *couvert* » mentionné dans le document remis aux enquêteurs par M. I... n'avait pas le sens communément admis en droit de la concurrence mais signifiait l'intérêt de la société pour le lot concerné. Transports Francony a fait valoir que la sous-traitance à laquelle elle avait eu recours pour le lot Rumilly n° 02-003 était tout à fait légitime.
110. Mais, il n'est pas reproché aux entreprises d'avoir envisagé de se grouper ou de recourir à la sous-traitance pour répondre à l'appel d'offres pour tel ou tel lot, mais d'avoir participé à des réunions regroupant la quasi-totalité des concurrents pour se répartir les lots, qu'elles aient ensuite présenté leurs offres dans le cadre de groupements ou aient répondu individuellement. Par ailleurs, l'explication de Savoies Tourisme quant à la signification du terme « *couvert* » dans le document fourni par M. I..., reproduit au paragraphe 61 n'est pas crédible. Ce document confirme la répartition des lots n° 02-002, 02-003, 02-004 et

02-006 pour la communauté de communes du canton de Rumilly et le fait que le résultat n'ait pas été exactement celui résultant des indications de ce document va dans le sens d'une élaboration avant que le résultat de l'appel d'offres soit connu. Comme déjà indiqué, en cas de marché alloti, s'il est en principe normal qu'un document préparatoire fasse état de la répartition du travail entre membres d'un groupement ou entre offreurs et ses sous-traitants potentiels pour un lot, un document antérieur à la remise des offres ne peut pas, sauf à révéler une concertation anticoncurrentielle, faire état des offres qui seront faites sur différents lots.

111. S'agissant de la répartition des lots Albanais 1 et 2 et site de Seyssel, la société Seyssel Cars a rappelé qu'elle avait envisagé une sous-traitance au profit de la société Albanais Voyages pour répondre au lot Albanais 1 et que c'est dans ce cadre qu'elle lui a communiqué « *ses prix de sous-traitant* » afin que cette dernière les intègre dans sa soumission. Elle a ajouté que cette société avait finalement refusé sa sous-traitance et soumissionné seule, ce qu'elle a finalement elle-même fait dans le cadre de la consultation suivante du 22 juillet 2002. Elle estime donc qu'il ne peut lui être reproché d'avoir entrepris des démarches en vue d'une sous-traitance. Elle a en outre indiqué que rien ne permettait d'affirmer, contrairement à ce qui était soutenu par l'instruction, qu'elle avait communiqué à Albanais Voyages des prix unitaires correspondant au montant de ses offres déposées en mai 2002 pour les lots Albanais 2 et du site de Seyssel. Elle a précisé avoir seulement préparé son bordereau de prix de sous-traitance sur la base des prix qu'elle pratiquait sur Seyssel. De son côté, Albanais Voyages a fait valoir qu'il s'agissait d'un échange unilatéral d'informations dans le cadre d'une éventuelle sous-traitance, donc sans caractère anticoncurrentiel. Elle a souligné que, de surcroît, cette information avait été sans effet puisque le prix de prise en charge par autobus proposé (250 euros) était exorbitant.
112. Ces arguments ne peuvent prospérer. En effet, même si la collectivité a jugé, à l'issue de l'examen des offres déclarées recevables, les lots en question infructueux et organisé ensuite un « second tour », l'entreprise Albanais Voyages a soumissionné au lot Albanais 1 en connaissant les prix de Seyssel Cars qui de son côté a déposé une offre pour le lot Albanais 2 avec ces mêmes prix unitaires. A l'issue du second tour, Albanais Voyages a finalement récupéré, en groupement avec d'autres entreprises, les deux lots Albanais et Seyssel Cars a fait de même pour les deux lots concernant Seyssel. Les responsables de la société Albanais Voyages indiquent d'ailleurs que, sur un plan général « *les relations d'Albanais Voyages avec Seyssel Cars sont tout à fait normales, chacune ayant sa zone définie* ».
113. Or, il n'est pas contesté que les réunions à Saint-Ours auxquelles ont participé ces deux sociétés avaient pour finalité une répartition des marchés. A cet égard, ayant connaissance des prix de Seyssel dans la perspective d'une sous-traitance, Albanais Voyages ne pouvait plus former une offre indépendante de Seyssel pour le lot Albanais 1, sauf à fausser la concurrence. En déposant une offre sans recourir à la sous-traitance de Seyssel, elle a « neutralisé » un candidat potentiel. De son côté, Seyssel a marqué son accord à cette manipulation en ne s'assurant pas, soit que Albanais Voyages renonçait à soumissionner, soit qu'elle-même serait bien sous-traitante, seule façon de ne pas tromper le donneur d'ordres sur la réalité de la concurrence.
114. Il apparaît finalement que, par la participation des sociétés à une ou plusieurs réunions dont l'objet était anticoncurrentiel, les entreprises se sont entendues pour se répartir le marché de renouvellement des circuits spéciaux de transport scolaire, organisé par le conseil général de Haute-Savoie dans le cadre des consultations de 2002. Chacune a d'ailleurs utilisé les informations obtenues pour soumissionner à un lot.

115. Il résulte de ce qui précède que le grief n° 2 est établi en ce qui concerne les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du Site de Seyssel pour tous les opérateurs visés par ce grief, à l'exception de Voyages Crolard, de Transdev Alpes et de CFTI qui n'apparaissent pas dans les pièces du dossier pertinentes. La question de savoir si cette dernière doit répondre des agissements d'Autocars Frossard, qui constituent pour elle un établissement secondaire sera, comme indiqué précédemment, abordée dans la partie de cette décision consacrée à l'imputabilité des pratiques.

b) L'entente relative au secteur de Fier et Usse

116. Bien que le rapport d'ouverture des offres fasse apparaître que chaque groupement dont le mandataire était Voyages Dunand a appliqué dans l'élaboration de ses offres pour les lots n° 02-002 et 02-005 les 6 prix unitaires indiqués sous le libellé « *tarif courant* » du document reproduit au paragraphe 74 et que les Autocars Frossard aient déposé des offres pour les lots n° 02-005 et 02-006 mentionnant les prix unitaires figurant sous l'intitulé « *couverture* », ce document unique, non daté, comportant des indications de prix dont M. I... (Cars Philibert) n'a pas expliqué l'origine ainsi que l'existence de deux groupements soumissionnaires dont le mandataire était Voyages Dunand est insuffisant pour établir une répartition des lots entre Autocars Frossard, Cars Philibert, Voyages Dunand et Voyages Crolard, ainsi qu'avancé dans la notification de griefs en ce qui concerne le secteur de Fier et Usse.

c) L'entente relative au secteur d'Alby sur Chéran

117. Ainsi qu'exposé au paragraphe 83, M. Ferdinand E... a reconnu avoir repris dans sa soumission au lot n° 02-001 du secteur d'Alby sur Chéran, intégré dans la consultation du 3 juin 2002, un prix proposé par Transports Francony pour le lot n° 02-003 du secteur de la communauté de communes du canton de Rumilly que cette société lui avait communiqué par télécopie. Dans sa déclaration, M. E... date cette télécopie du 15 juillet 2002 et la société Transports Francony fait valoir que cette date est postérieure à la date limite de dépôt des offres.

118. Cette datation n'est pas vraisemblable. En effet, ces prix identiques se sont retrouvés d'une part, dans l'offre ouverte le 30 mai pour la communauté de communes du canton de Rumilly et d'autre part, dans l'offre ouverte le 3 juin pour le secteur d'Alby sur Chéran.

119. Par ailleurs, Transports Francony ayant communiqué ses prix « normaux » à Autocars Grillet, le fait qu'il ait lui-même déposé des prix plus élevés sur le lot n° 02-0001 du secteur d'Alby sur Chéran permet d'analyser son offre comme une offre de couverture au profit d'Autocars Grillet. Comme indiqué précédemment, le fait qu'en définitive ce soit une troisième société, SABA, qui ait emporté ce lot, ne retire pas à l'échange entre Autocars Grillet et Transports Francony son caractère anticoncurrentiel. Il s'avère que SABA a finalement sous-traité à Autocars Grillet l'exploitation du circuit n° 202021 qu'il exploitait précédemment.

120. Il résulte de ce qui précède que le grief n° 2 est établi en ce qui concerne le secteur d'Alby sur Chéran à l'égard des sociétés Autocars Grillet et Transports Francony.

B. SUR L'IMPUTABILITÉ

1. LA SOCIÉTÉ TRANSDEV ALPES

121. Aucun élément du dossier ne conduit à imputer à Transdev Alpes les comportements de ses filiales Voyages Crolard et Voyages Dunand. Il apparaît qu'à l'époque des faits, en 2001 et 2002, chacune de ces sociétés avait un large pouvoir de décision autonome quant à son comportement sur le marché.

2. LA SOCIÉTÉ CFTI

122. La société CFTI et les établissements Autocars Frossard ont soutenu que les pratiques d'entente, objets de la présente affaire, ne pouvaient être imputées à la première dans la mesure où, à la suite de la reprise des actifs de l'ancienne société Autocars Frossard, les établissements Autocars Frossard ont continué à constituer une entité autonome, décidant seule de signer des contrats et de répondre à des appels d'offres. L'absence de personnalité juridique des Autocars Frossard ne saurait donc, selon l'entreprise mise en cause, conduire à imputer les faits à CFTI.
123. Il y a lieu de rappeler que, par jugement du 8 novembre 1996, l'ancienne société Autocars Frossard a été mise en redressement judiciaire par le tribunal de grande instance de Thonon les Bains et que, par jugement du 26 septembre 1997, le tribunal a arrêté le plan de cession totale des actifs de cette société au profit de la société CFTI. A l'époque des faits, la société Autocars Frossard n'exploitait plus ses fonds de commerce qui avaient été transférés à la société CFTI : les griefs ne lui ont pas, en conséquence, été notifiés.
124. Afin de caractériser le fonctionnement autonome des actuels établissements Autocars Frossard, la CFTI produit la délégation de pouvoirs remise par elle à M. D..., « *directeur au sein de la Compagnie Française de Transport Interurbain-CFTI-Frossard à Thonon, Annecy et Chambéry* », qui l'autorise, en matière de gestion à :
- « *Animer le fonctionnement de votre réseau ; organiser tous les services, les contrôler ; expédier les affaires courantes et signer la correspondance.*
 - *Elaborer les budgets d'investissements et d'exploitation de votre réseau ; ces budgets, avant de devenir exécutoires, devront avoir reçu l'approbation du délégant.*
 - *Exécuter ces budgets ; manier les fonds nécessaires à leur exécution et faire fonctionner tous comptes dans la limite des pouvoirs bancaires qui vous seront accordés.*
 - *En concertation avec la Direction des Ressources Humaines, embaucher, sanctionner et licencier le personnel de la société, à l'exception des cadres pour lesquels les décisions devront avoir reçu l'approbation du délégant et de la DRH.*
 - *Négocier et signer tous accords, protocoles, contrats engageant notre société pour les besoins de la société. Ceci emporte le pouvoir de signer les réponses aux appels d'offres, les marchés et les contrats de délégation de service public dans la limite d'un montant annuel de deux millions de francs par contrat ou d'un montant cumulé sur la durée du contrat égal à 20 % du chiffre annuel de la société. En*

revanche, est exclu le pouvoir d'acquérir, de vendre ou de promettre l'achat ou la vente de titres de sociétés.

➤ *Prendre à bail ou donner en location les immobilisations de la société, à l'exclusion du pouvoir de vente ou d'achat.*

➤ *Retirer de l'administration des postes et de tous ses bureaux, tous objets, lettres et plis recommandés ou chargés.*

Votre autonomie en matière contractuelle entraîne un devoir strict des règles qui s'appliquent à l'activité économique, en matière de concurrence notamment, comme en matière de gestion de nos exploitations de services publics ou privés.

Vous aurez également à vous assurer du respect de ces règles par les collaborateurs et agents placés sous votre autorité ».

125. Cette délégation de pouvoirs, qui a conféré à M. D... les pouvoirs nécessaires à la gestion d'établissements secondaires, n'apporte cependant pas la preuve d'une autonomie suffisante de cette structure, qui aurait exigé qu'il soit affranchi des directives et contrôles et jouisse de la pleine liberté de contracter, de décider de l'utilisation des fonds et des investissements, ainsi que de la gestion de son personnel.
126. En effet, la Cour de cassation dans de nombreux arrêts a précisé d'une part que la charge de la preuve reposait sur la société qui invoquait la responsabilité de son agence locale et d'autre part, posé les principes permettant d'apprécier le degré d'autonomie des structures locales. Pour constituer une entreprise, la structure locale doit disposer d'une autonomie lui permettant de définir sa propre stratégie commerciale, financière et technique et de s'affranchir du contrôle hiérarchique du siège. A cet égard, la Cour de cassation, dans son arrêt du 3 mai 1995, *Entreprise Industrielle*, a notamment précisé qu'une délégation de pouvoirs, donnant à un directeur d'agence locale le pouvoir d'agir dans les domaines juridique et technique mais ne comportant aucune précision sur l'autonomie financière et économique de cette agence, ne permettait pas de la qualifier d'entreprise.
127. Le Conseil de la concurrence, faisant application de ces principes, notamment dans la décision n° [01-D-14](#) du 14 mai 2001, relative à des pratiques relevées lors de marchés de fabrication et de mise en œuvre d'enrobés bitumineux sur les routes départementales de l'Isère, a indiqué que, quelle que soit l'ampleur de la délégation de pouvoirs consentie au responsable d'une structure locale, cette dernière n'est considérée comme constituant une entreprise que s'il est démontré que ce responsable n'est pas un salarié soumis au pouvoir hiérarchique de la société mère, ou qu'il est contractuellement et effectivement affranchi des directives émanant de celle-ci et de son contrôle et qu'il dispose de la pleine liberté de contracter, de décider de sa propre politique d'investissement, de la propre gestion de son personnel et de sa propre stratégie commerciale, industrielle, technique et financière.
128. Dès lors, les établissements Autocars Frossard, qui par leur statut d'établissement secondaire constituent certes une entité distincte du siège de la société et sont dirigés par un préposé ayant le pouvoir de nouer des rapports juridiques avec les tiers, demeurent cependant dans la dépendance des organes centraux de la société pour la définition d'une stratégie commerciale, industrielle, technique et financière. et ne disposent donc pas d'une autonomie suffisante par rapport à la CFTI, qui doit répondre des griefs notifiés.

C. SUR LES SUITES À DONNER

129. Le I de l'article L. 464-2 du code de commerce dispose notamment :

« [le Conseil de la concurrence] peut infliger une sanction pécuniaire (...).

Les sanctions pécuniaires sont proportionnées à la gravité des faits reprochés, à l'importance du dommage causé à l'économie, à la situation de l'organisme ou de l'entreprise sanctionné ou du groupe auquel l'entreprise appartient et à l'éventuelle répétition de pratiques prohibées par le présent titre. Elles sont déterminées individuellement pour chaque entreprise ou organisme sanctionné et de façon motivée par chaque sanction.

(...) Le montant maximum de la sanction est, pour une entreprise, de 10 % du montant du chiffre d'affaires mondial hors taxes le plus élevé réalisé au cours d'un des exercices clos depuis l'exercice précédant celui au cours duquel les pratiques ont été mises en œuvre. Si les comptes de l'entreprise concernée ont été consolidés ou combinés en vertu des textes applicables à sa forme sociale, le chiffre d'affaires pris en compte est celui figurant dans les comptes consolidés ou combinés de l'entreprise consolidante ou combinante.

Le Conseil de la concurrence peut ordonner la publication, la diffusion ou l'affichage de sa décision ou d'un extrait de celle-ci selon les modalités qu'il précise ».

130. En l'espèce, il doit aussi être tenu compte de la circonstance que Voyages Dunand, Voyages Crolard et Cars Philibert n'ont pas contesté les griefs dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions du III de l'article L. 464-2 du code de commerce.

131. Les sociétés mises en cause invoquent l'absence de gravité des pratiques et du dommage causé à l'économie et mettent en avant leur situation individuelle ainsi que leurs éventuelles difficultés financières.

1. SUR LA GRAVITÉ DES PRATIQUES DÉNONCÉES

132. S'agissant du marché intermédiaire de la ville d'Annecy, les sociétés Voyages Crolard et CFTI, au travers des établissements Autocars Frossard pour cette dernière, n'ont pas hésité à s'entendre pour répondre à ce marché de faible importance passé pour deux mois. Ce dernier était devenu indispensable parce qu'elles avaient proposé des augmentations de prix particulièrement importantes pour le renouvellement du marché de transports réguliers prévu pour trois ans, de sorte que le premier appel d'offres avait été déclaré infructueux. S'agissant des deux consultations organisées par le conseil général en 2002, onze sociétés de transport de voyageurs ont participé à différentes réunions afin de répartir entre elles les lots de circuits scolaires au mépris des appels d'offres organisés par le conseil général destinés à faire prévaloir la concurrence pour l'attribution de ces marchés. Ces ententes horizontales, qui faussent, voire suppriment, la concurrence dans l'attribution de marchés publics de transport particulièrement sensibles aux évolutions techniques et économiques, témoignent d'une forte résistance à la volonté des collectivités locales de faire jouer la concurrence pour obtenir un service de transports notamment scolaires au meilleur prix. Même si, en l'espèce, elles n'ont été constatées que sur des marchés de faible amplitude, elles sont intrinsèquement graves.

133. En effet, il est de jurisprudence constante que de tels agissements, qui sont de nature à tromper les organismes publics quant à l'existence ou à l'intensité de la concurrence à

l'occasion d'appels d'offres sont intrinsèquement graves, notamment au regard du risque de banalisation et d'entraînement qui peut en résulter.

2. SUR L'IMPORTANCE DU DOMMAGE À L'ÉCONOMIE

134. Ainsi qu'il est rappelé dans un arrêt de la cour d'appel de Paris du 13 janvier 1998 (Fougerolle Ballot), « *le dommage causé à l'économie est indépendant du dommage souffert par le maître d'ouvrage en raison de la collusion entre plusieurs entreprises soumissionnaires et s'apprécie en fonction de l'entrave directe portée au libre jeu de la concurrence* ».
135. Dans un arrêt du 12 décembre 2000 (Sogea Sud est), la cour d'appel a encore relevé que « *ces pratiques anticoncurrentielles qui caractérisent un dommage à l'économie sont répréhensibles du seul fait de leur existence, en ce qu'elles constituent une tromperie sur la réalité de la concurrence dont elles faussent le libre jeu, nonobstant la circonstance que l'échange d'informations entre entreprises sur les prix a été suivi d'une adjudication inférieure aux estimations du maître d'œuvre (...)* ».
136. Enfin, dans un arrêt du 8 octobre 2008 (SNEF), elle a souligné que « *le dommage à l'économie visé par les dispositions ci-dessus rappelées de l'article L. 462-4 du code de commerce ne se réduit pas au préjudice éventuellement subi par le maître de l'ouvrage et s'apprécie en fonction de la perturbation générale apportée au fonctionnement normal des marchés par les pratiques en cause (...)* ». Dans cet arrêt, la cour d'appel a approuvé le Conseil de la concurrence d'avoir infligé à une entreprise qui s'était concertée avec une autre pour répondre à un appel d'offres une sanction pécuniaire nettement supérieure au montant du marché, alors même que ce dernier avait été attribué à une entreprise tierce ayant proposé un prix inférieur à celui proposé par l'entreprise sanctionnée.
137. En l'occurrence, il y a lieu de rappeler l'ordre de grandeur des marchés publics affectés : le marché intermédiaire de la ville d'Annecy a été attribué pour un montant d'environ 38 000 euros (calcul fait à partir du prix proposé à la relance du marché triennal en supposant le service assuré tout au long de l'année) ou d'environ 50 000 euros (calcul fait sur la même base, mais en supposant le service assuré seulement en période scolaire). Les lots du marché des transports scolaires du conseil général concernant les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel affectés par les pratiques ont pour leur part été attribués pour un montant global triennal d'environ 6 millions d'euros. Pour ces lots, il n'y a pas lieu de préciser l'importance de chacun puisqu'il a été établi que la concertation réalisée à l'occasion des réunions de Saint-Ours a porté sur une répartition de l'ensemble de ces lots. Enfin le lot d'Alby sur Chéran affecté par la pratique concertée entre Autocars Grillet et Transports Francony a été attribué pour un montant triennal d'environ 240 000 euros.
138. Sans entrer dans un débat sur la pertinence des évaluations de prix faites par les collectivités locales concernées et sur le caractère raisonnable ou non des prix effectivement proposés par les entreprises en cause, il suffit de souligner qu'une concurrence faussée par des ententes de répartition de marchés, des offres de couverture et des échanges d'informations sur les prix proposés entraîne nécessairement une pression moindre sur les entreprises pour qu'elles fassent des efforts de prix.

3. SUR LES SANCTIONS

a) La société CFTI

139. La société CFTI doit être sanctionnée pour la participation de ses établissements Autocars Frossard à l'entente relative au marché intermédiaire de la ville d'Annecy et à l'entente mise en œuvre pour la réponse aux consultations du conseil général de Haute-Savoie en 2002 en ce qui concerne les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel.
140. Compte tenu du I de l'article L. 464-2 du code de commerce, le plafond de la sanction que peut prononcer le Conseil à l'égard de CFTI s'élève à 10 % du chiffre d'affaires mondial hors taxes le plus élevé de Veolia environnement réalisé entre 2000 et 2007. Sans qu'il soit besoin de déterminer en l'espèce précisément ce plafond, il est de l'ordre de 3 milliards d'euros, Veolia environnement ayant réalisé un chiffre d'affaires consolidé de 32,628 milliards d'euros en 2007.
141. Durant l'exercice 2007, dernier exercice clos, la société CFTI a réalisé un chiffre d'affaires de 74 565 045 euros. En fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, notamment de l'enjeu des marchés concernés, il y a lieu d'infliger à la société CFTI une sanction pécuniaire de 700 000 euros.

b) La société Voyages Crolard

142. Cette société doit être sanctionnée pour sa participation à l'entente concernant le marché intermédiaire de la ville d'Annecy. Elle n'a pas contesté le grief et avec sa société mère Transdev Alpes, a pris les engagements mentionnés au paragraphe 89. Lorsqu'est mise en œuvre la procédure prévue au III de l'article L. 464-2 du code de commerce, la décision du Conseil qui examine la proposition du rapporteur général de réduire la sanction pécuniaire éventuellement encourue, tient compte à la fois de la non contestation des griefs et des engagements pris pour l'avenir.
143. En l'espèce, les engagements souscrits sont de nature à apporter des améliorations substantielles et vérifiables au fonctionnement concurrentiel des marchés tels que ceux affectés par les pratiques. En effet, outre la mise en place d'une formation de son personnel et de celui de l'ensemble de ses filiales, Transdev Alpes définit pour elle-même et ses filiales des règles strictes régissant les contacts avec les entreprises concurrentes pour garantir l'absence d'échanges anticoncurrentiels et définit notamment une procédure dans le cadre de la mise en œuvre d'un groupement ou d'une sous-traitance. L'intérêt d'une telle démarche est de limiter les échanges d'informations à ce qui est strictement nécessaire à la collaboration, d'interdire, sauf dans des circonstances bien définies, toute offre individuelle lorsque les contacts en vue d'un groupement ou d'une sous-traitance auront dépassé le stade des rencontres préliminaires. Cette procédure prévoit en outre que toutes les étapes de ces contacts doivent être retracées dans un dossier comprenant notamment l'ensemble des données échangées.

144. Compte tenu du I de l'article L. 464-2 du code de commerce et de la non-contestation des griefs prévue au III du même article, le plafond de la sanction que peut prononcer le Conseil à l'égard de Voyages Crolard s'élève à 5 % du chiffre d'affaires mondial hors taxes le plus élevé du groupe Transdev réalisé entre 2000 et 2007. Sans qu'il soit besoin de déterminer en l'espèce précisément ce plafond, il est de l'ordre de 70 millions d'euros, le groupe Transdev ayant réalisé un chiffre d'affaires consolidé de 1,4 milliards d'euros en 2007.
145. Durant l'exercice 2007, dernier exercice clos, la société Voyages Crolard a réalisé un chiffre d'affaires de 13 104 548 euros. En fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, la sanction pécuniaire infligée à la société Voyages Crolard aurait été de 62 000 euros. Pour tenir compte de l'absence de contestation des griefs et des engagements pris, ce montant est ramené à 50 000 euros.

c) La société Voyages Dunand

146. La société Voyages Dunand doit être sanctionnée pour sa participation à l'entente mise en œuvre pour la réponse aux consultations du conseil général de Haute-Savoie en 2002 en ce qui concerne les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel.
147. Cette société, comme la société Voyages Crolard, n'a pas contesté le grief dans les mêmes conditions que celle-ci. Les appréciations figurant aux paragraphes 143 et 144 peuvent être retenues mutatis mutandis.
148. Durant l'exercice 2007, dernier exercice clos, la société Voyages Dunand a réalisé un chiffre d'affaires de 2 202 186 euros. En fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, la sanction infligée à la société Voyages Dunand aurait été de 48 000 euros. Pour tenir compte de l'absence de contestation de grief et des engagements pris le montant de la sanction est ramené à 39 000 euros.

d) La société Cars Philibert

149. La société Cars Philibert doit être sanctionnée pour sa participation à l'entente mise en œuvre pour la réponse aux consultations du conseil général de Haute-Savoie en 2002 en ce qui concerne les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel.
150. Cette société n'a pas contesté les griefs et a pris des engagements présentés au paragraphe 91. Lorsqu'est mise en œuvre la procédure prévue au III de l'article L. 464-2 du code de commerce, la décision du Conseil qui examine la proposition du rapporteur général de réduire la sanction pécuniaire éventuellement encourue, tient compte à la fois de la non contestation des griefs et des engagements pris pour l'avenir.
151. A cet égard, la société Cars Philibert a proposé des mesures voisines de celles retenues par Transdev Alpes et ses filiales, comportant notamment, outre des formations à l'attention de ses salariés, la mise en place d'une procédure qui devra être suivie en cas de discussions en vue du recours à un groupement ou à la sous-traitance.

152. Durant l'exercice 2007, dernier exercice clos, la société Cars Philibert a réalisé un chiffre d'affaires de 65 058 637 euros. C'est également l'année au cours de laquelle a été réalisé le chiffre d'affaires total le plus important. En application du III de l'article L. 464-2 du code de commerce, le plafond de la sanction applicable est ramené à 5 % de ce dernier chiffre d'affaires et s'élève donc à 3 253 000 euros.
153. En fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, notamment de l'enjeu des marchés concernés, la sanction pécuniaire infligée à la société Cars Philibert aurait été de 300 000 euros. Pour tenir compte de l'absence de contestation des griefs et des engagements pris, ce montant est ramené à 243 000 euros.

e) La société Transports Francony

154. La société Transports Francony doit être sanctionnée pour sa participation à l'entente mise en œuvre pour la réponse aux consultations du conseil général de Haute-Savoie en 2002 en ce qui concerne les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel et en ce qui concerne le secteur d'Alby sur Chéran.
155. Durant l'exercice 2007, dernier exercice clos, la société Transports Francony a réalisé un chiffre d'affaires de 2 460 073 euros. C'est également l'année au cours de laquelle elle a réalisé son chiffre d'affaires total le plus important de sorte que le plafond de la sanction s'élève à 228 000 euros.
156. En fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu d'infliger à la société Transports Francony une sanction pécuniaire de 30 000 euros.

f) La société S.A.B.A

157. La société S.A.B.A doit être sanctionnée pour sa participation à l'entente mise en œuvre pour la réponse aux consultations du conseil général de Haute-Savoie en 2002 en ce qui concerne les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel.
158. Durant l'exercice 2007, dernier exercice clos, la société S.A.B.A a réalisé un chiffre d'affaires de 1 064 962 euros. Durant l'exercice 2001, année de son chiffre d'affaires total le plus important, il était de 2 795 185 euros de sorte que le plafond de la sanction s'élève à 280 000 euros.
159. En fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu d'infliger à la société S.A.B.A une sanction pécuniaire de 8 000 euros.

g) La société Savoies Tourisme

160. La société Savoies Tourisme doit être sanctionnée pour sa participation à l'entente mise en œuvre pour la réponse aux consultations du conseil général de Haute-Savoie en 2002 en ce qui concerne les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel.

161. Durant l'exercice 2007, dernier exercice clos, la société Savoies Tourisme a réalisé un chiffre d'affaires de 7 099 887 euros. C'est également au cours de cette année qu'a été réalisé son chiffre d'affaires le plus important, de sorte que le plafond de la sanction s'élève à 710 000 euros.
162. En fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu d'infliger à la société Savoies Tourisme une sanction pécuniaire de 90 000 euros.

h) La société Albanais Voyages

163. La société Albanais Voyages doit être sanctionnée pour sa participation à l'entente mise en œuvre pour la réponse aux consultations du conseil général de Haute-Savoie en 2002 en ce qui concerne les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel.
164. Durant l'exercice 2007, dernier exercice clos, la société Albanais Voyages a réalisé un chiffre d'affaires de 628 919 euros. En 2005, année de son chiffre d'affaires le plus important, il était de 1 493 251 euros de sorte que le plafond de la sanction s'élève à 149 000 euros. Sa situation financière est toutefois fragile ces dernières années.
165. En fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu d'infliger à la société Albanais Voyages une sanction pécuniaire de 2 000 euros.

i) La société Seyssel Cars

166. La société Seyssel Cars doit être sanctionnée pour sa participation à l'entente mise en œuvre pour la réponse aux consultations du conseil général de Haute-Savoie en 2002 en ce qui concerne les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel.
167. Durant l'exercice clos au 30 septembre 2007, dernier exercice clos connu du Conseil, la société Seyssel Cars a réalisé un chiffre d'affaires de 1 004 272 euros. En 2006, année de son chiffre d'affaires, le plus important il était de 1 016 041 euros de sorte que le plafond de la sanction s'élève à 100 000 euros.
168. En fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu d'infliger à la société Seyssel Cars une sanction pécuniaire de 8 000 euros.

j) La société Autocars Grillet

169. La société Autocars Grillet doit être sanctionnée pour sa participation à l'entente mise en œuvre pour la réponse aux consultations du conseil général de Haute-Savoie en 2002 en ce qui concerne les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel et en ce qui concerne le secteur d'Alby sur Chéran.
170. Durant l'exercice clos au 31 juillet 2007, dernier exercice clos connu du Conseil, la société Autocars Grillet a réalisé un chiffre d'affaires de 498 773 euros. C'est également cette année qu'elle a réalisé son chiffre d'affaires le plus important, de sorte que le plafond de la sanction s'élève à 49 000 euros.

171. En fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu d'infliger à la société Autocars Grillet une sanction pécuniaire de 4 000 euros.

k) La société Voyages Grillet

172. La société Voyages Grillet doit être sanctionnée pour sa participation à l'entente mise en œuvre pour la réponse aux consultations du conseil général de Haute-Savoie en 2002 en ce qui concerne les secteurs de la communauté de communes du canton de Rumilly, d'Albanais 1 et 2 et du site de Seyssel.

173. Durant l'exercice clos au 30 juin 2007, dernier exercice clos connu du Conseil, la société Voyages Grillet a réalisé un chiffre d'affaires de 398 533 euros. En 2001, année de son chiffre d'affaires le plus important, il était de 722 696 euros de sorte que la plafond de la sanction s'élève à 72 000 euros. Sa situation financière est toutefois fragile ces dernières années.

174. En fonction des éléments généraux et individuels tels qu'ils sont appréciés ci-dessus, il y a lieu d'infliger à la société Voyages Grillet une sanction pécuniaire de 1 500 euros.

l) Les Autocars Hélène Fossorier

175. Il s'agit d'une entreprise individuelle que Mme A... a cédée en décembre 2004. Mme A... continue à répondre de sa participation à l'entente dans le cadre des consultations opérées par le conseil général de Haute-Savoie en 2002.

176. Cependant, eu égard au fait que Mme A... devrait assumer sur ses deniers personnels une sanction pécuniaire et qu'elle a cessé d'exercer l'activité en cause, il n'y a pas lieu de prononcer de sanction à son encontre.

DÉCISION

Article 1^{er} : La société Transdev Alpes est mise hors de cause.

Article 2 : Il est établi que les sociétés Compagnie Française de Transport Interurbain, Voyages Crolard, Voyages Dunand, Autocars Grillet, Transports Francony, Albanais Voyages Favretto, Voyages Grillet, Savoies Tourisme, Cars Philibert, Société Autocars Bassin Annecin et Seyssel Cars et l'entreprise Autocars Hélène Fossorier ont enfreint les dispositions de l'article L. 420-1 du code de commerce.

Article 3 : Sont infligées les sanctions pécuniaires suivantes :

- à la société Compagnie Française de Transport Interurbain, une sanction de 700 000 euros ;
- à la société Voyages Crolard, une sanction de 50 000 euros ;
- à la société Voyages Dunand, une sanction de 39 000 euros ;
- à la société Cars Philibert, une sanction de 243 000 euros ;
- à la société Autocars Grillet, une sanction de 4 000 euros ;
- à la société Transports Francony, une sanction de 30 000 euros ;

- à la société Albanais Voyages Favretto, une sanction de 2 000 euros ;
- à la société Voyages Grillet, une sanction de 1 500 euros ;
- à la société Savoies Tourisme, une sanction de 90 000 euros ;
- à la société Société Autocars Bassin Annecin, une sanction de 8 000 euros ;
- à la société Seyssel Cars, une sanction de 8 000 euros.

Article 4 : Aucune sanction n'est infligée à Madame A... pour son entreprise Autocars Hélène Fossorier.

Délibéré sur le rapport oral de Mme Jaillon, par M. Lasserre, président, Mme Aubert, vice-présidente et Mme Behar-Touchais, membre.

La secrétaire de séance,
Véronique Letrado

Le président,
Bruno Lasserre

© Conseil de la concurrence