

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 17-D-03 du 27 février 2017
relative à des pratiques relevées dans le secteur
de la location de voitures**

L'Autorité de la concurrence (Section V),

Vu la lettre, enregistrée le 14 avril 2009 sous le numéro 09/0064 F par laquelle le ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi a saisi l'Autorité de la concurrence de pratiques anticoncurrentielles dans le secteur de la location de véhicules ;

Vu l'article 101 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

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

Vu les décisions de secret des affaires n° 10-DSA-139, 10-DSA-142, 10-DSA-143, 10-DSA-144, 10-DSA-161, 10-DSA-176, 10-DSA-203, 11-DSA-203, 11-DSA-15, 11-DSA-223, 11-DSA-224, 11-DSA-227, 11-DSA-231, 11-DSA-286, 11-DSA-351, 12-DSA-117, 12-DSA-133, 12-DSA-134, 12-DSA-135, 12-DSA-139, 12-DSA-168, 12-DSA-169, 13-DSA-18, 13-DSA-19, 13-DSA-52, 13-DSA-53, 13-DSA-55, 13-DSA-56, 13-DSA-83, 14-DSA-213, 14-DSA-225, 14-DSA-226, 14-DSA-253, 14-DSA-315, 14-DSA-329, 14-DSA-341, 14-DSA-365, 14-DSA-372, 14-DSA-373, 14-DSA-381, 14-DSA-382, 15-DSA-174, 15-DSA-292, 15-DSA-293, 15-DSA-294, 15-DSA-295, 15-DSA-330, 16-DSA-82, 16-DSA-112, 16-DSA-135, 16-DSA-297, 16-DSA-302, 16-DSA-322, 16-DSA-331, 16-DSA-332, 16-DSA-333, 16-DSA-334, 16-DSA-335, 16-DSA-336 ;

Vu les décisions de secret des affaires et de déclassement n° 14-DEC-55, 14-DEC-56, 15-DEC-01, 16-DEC-23, 16-DEC-25, 16-DEC-26, 16-DEC-27 ;

Vu les décisions relatives à une demande d'autorisation d'utilisation de pièces classées en annexe confidentielle n° 14-DECR-46, 14-DECR-47, 14-DECR-48, 14-DECR-49, 14-DECR-51, 14-DECR-52, 14-DECR-53, 14-DECR-54, 14-DECR-55, 15-DECR-04, 15-DECR-05, 16-DECR-13, 16-DECR-14 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Les rapporteurs, le rapporteur général adjoint, le commissaire du Gouvernement et les représentants des sociétés Aéroports de Paris, Aéroports de la Côte d'Azur, de la Chambre de Commerce et de l'Industrie Nice Côte d'Azur, de l'Aéroport de Lyon et de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Lyon Métropole-Saint Etienne Roanne, la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Marseille Provence, la société anonyme Aéroport Toulouse-Blagnac, la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Toulouse, la société l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, la société l'Aéroport de Bordeaux Mérignac,

la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Bordeaux, la société Concessionnaire des Aéroports du Grand-Ouest et la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Nantes Saint-Nazaire, la société d'Exploitation des Aéroports de Rennes et Dinard et la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Rennes, la société l'Aéroport de Montpellier Méditerranée, la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Montpellier, le Syndicat Mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'Aérodrome de Biarritz – Anglet Bayonne, la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Vaucluse, les sociétés Europcar France SAS, Europcar International SAS et Europcar Groupe SA, la société Volkswagen AG, la société Avis Location de Voitures SAS, la société Milton Location de Voitures SAS, la société Avis Budget Group Inc, la société Citer SA, la société Peugeot SA, les sociétés Sixt SAS et Sixt SE, la société Hertz France SAS, les sociétés Hertz Corporation et Hertz Global Holdings Inc, les sociétés ADA et EDA, la société Atlantique Auto Location SA, la société Ouest Location SAS, la société Auto 44, la société SO.BA.LA., la société Services Plus, entendus lors de la séance de l'Autorité de la concurrence du 12 décembre 2016, les sociétés Avis Budget EMEA Limited, SM Location et Locabis SARL ayant été régulièrement convoquées ;

Adopte la décision suivante :

Résumé¹ :

Dans la décision ci-après, l'Autorité prononce un non-lieu pour deux pratiques dans le secteur de la location de voitures de courte durée.

Le premier grief notifié concernait une pratique concertée relative à un système d'échange d'informations confidentielles, précises et individualisées sur l'activité des loueurs de voitures dans douze aéroports français. Ces informations étaient fournies mensuellement par les sociétés gestionnaires d'aéroport et portaient notamment sur le chiffre d'affaires et le nombre de contrats réalisés par chaque opérateur le mois précédent.

L'Autorité a considéré que ces données ne permettaient pas, en raison des spécificités de l'activité de location de voitures en aéroports, de réduire l'autonomie commerciale des loueurs en leur révélant la stratégie commerciale de leurs concurrents.

Le second grief notifié concernait une concertation entre les trois principaux loueurs de voitures relative à la mise en place d'une « surcharge gare », à la fin de l'année 2005 et au début de l'année 2006. L'Autorité a considéré que les éléments présents au dossier n'étaient pas suffisants pour démontrer l'existence d'une entente sur une stratégie préalablement établie relative à la mise en place de cette surcharge.

¹ Ce résumé a un caractère strictement informatif. Seuls font foi les motifs de la décision numérotés ci-après

SOMMAIRE

I. Constatations	6
A. LA PROCÉDURE.....	6
1. LES OPÉRATIONS DE VISITES ET SAISIES	6
2. LA PROCÉDURE DEVANT L’AUTORITÉ	6
B. LE SECTEUR ET LES ENTREPRISES CONCERNÉS.....	7
1. L’ACTIVITÉ DE LOCATION DE VOITURES DANS LES AÉROPORTS	7
a) Le statut des aéroports	7
b) Les relations contractuelles entre les aéroports et les loueurs de voitures	7
c) Les caractéristiques économiques de l’activité de location de voitures en aéroport.....	9
<i>Les caractéristiques de l’offre</i>	<i>9</i>
<i>Les caractéristiques de la demande</i>	<i>9</i>
d) La transparence du secteur de la location de voitures en aéroport.....	10
e) Les positions des principaux loueurs sur le marché.....	11
2. L’ACTIVITÉ DE LOCATION DE VOITURES EN GARE	11
3. LES ENTREPRISES DE LOCATION DE VOITURES	12
<i>L’enseigne Europcar.....</i>	<i>12</i>
<i>Les enseignes Avis et Budget</i>	<i>12</i>
<i>La société Citer - groupe Enterprise Holdings.....</i>	<i>12</i>
<i>Le groupe Hertz.....</i>	<i>12</i>
<i>L’enseigne Sixt</i>	<i>13</i>
<i>L’enseigne ADA</i>	<i>13</i>
4. LES AÉROPORTS	13
C. LES PRATIQUES RELATIVES AUX ÉCHANGES D’INFORMATIONS PORTANT SUR L’ACTIVITÉ DES LOUEURS DANS LES AÉROPORTS	13
1. LES DONNÉES TRANSMISES AUX AÉROPORTS AUX FINS DU CALCUL DE LA REDEVANCE	14
2. LE SYSTÈME D’ÉCHANGE D’INFORMATIONS MIS EN PLACE ENTRE LES AÉROPORTS ET LES LOUEURS.....	14
a) La nature des informations échangées	14
b) Le mode opératoire et la fréquence des échanges	15
c) L’utilité des informations échangées pour les loueurs.....	16
<i>Europcar</i>	<i>16</i>
<i>Avis (et Budget)</i>	<i>16</i>
<i>Citer.....</i>	<i>16</i>
<i>Hertz.....</i>	<i>17</i>
<i>Sixt</i>	<i>17</i>

	<i>ADA</i>	17
D.	DESCRIPTION DES PRATIQUES RELATIVES À LA SURCHARGE GARE.....	18
	a) L'évolution des conditions d'exploitation en gare à partir de 2005	18
	b) L'introduction d'une surcharge gare par les loueurs de voitures	18
	<i>Hertz</i>	18
	<i>Avis</i>	18
	<i>Europcar</i>	19
	c) Les indices relatifs à la mise en place coordonnée de la surcharge gare	19
E.	LES GRIEFS NOTIFIÉS	22
	<i>Grief n° 1 relatif aux pratiques d'échanges d'informations</i>	22
	<i>Grief n° 2 relatif à la surcharge gare</i>	24
II.	Discussion	25
A.	SUR L'APPLICATION DU DROIT DE L'UNION	25
B.	SUR LE MARCHÉ PERTINENT.....	25
C.	SUR LE BIEN-FONDÉ DES GRIEFS.....	26
	1. S'AGISSANT DU GRIEF RELATIF AUX ÉCHANGES D'INFORMATIONS	26
	a) Les principes applicables en matière d'échange d'informations	26
	b) L'application au cas d'espèce	28
	<i>Sur la structure du marché</i>	28
	<i>Sur le caractère stratégique des informations échangées</i>	29
	<i>Conclusion</i>	31
	2. S'AGISSANT DU GRIEF RELATIF À LA « SURCHARGE GARE »	31
	a) Le standard de preuve	31
	b) L'application au cas d'espèce	32
	<i>Conclusion</i>	34

I. Constatations

A. LA PROCÉDURE

1. LES OPÉRATIONS DE VISITES ET SAISIES

1. Le juge des libertés et de la détention auprès du tribunal de grande instance de Paris (ci-après « JLD ») a autorisé la direction nationale des enquêtes de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes à procéder à des visites et saisies en vue de rechercher l'existence d'éventuelles pratiques anticoncurrentielles mises en œuvre sur le marché de la location de voitures dans les gares et les aéroports. Les opérations ont eu lieu le 22 janvier 2008 dans les locaux des sociétés Europcar France, Hertz France, Avis Location de Voitures, Milton Location de Voitures SAS (enseigne Budget), Citer SA, EDA (enseigne ADA), Sixt SAS et au siège du Conseil National des Professions de l'Automobile (ci-après « CNPA »).
2. Avis Location de Voitures et Europcar France ont contesté le déroulement de ces opérations.
3. Par ordonnance du 12 juin 2014, le Premier président de la cour d'appel de Versailles a ordonné « *la restitution des documents saisis au cours de ces opérations* » dans les locaux d'Avis Location de Voitures et a interdit « *à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ou à l'Autorité de la concurrence l'utilisation de ces documents ainsi que des actes d'instruction fondés sur ceux-ci* ». Ces documents ont été restitués le 2 octobre 2014 et ne figurent pas au dossier de l'Autorité.
4. Par ordonnance du 6 mai 2015, le Premier président de la cour d'appel de Paris a ordonné la restitution des documents saisis dans les locaux d'Europcar France. Avant même cette décision définitive, les services d'instruction ont décidé, à titre préventif, que les documents saisis dans les locaux d'Europcar France ne seraient pas utilisés. En conséquence, ces pièces n'ont pas été versées au dossier et ont été restituées à Europcar France le 30 juin 2015.

2. LA PROCÉDURE DEVANT L'AUTORITÉ

5. Par lettre enregistrée le 14 avril 2009 sous le numéro 09/0064 F, le ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi a saisi l'Autorité de la concurrence (ci-après « l'Autorité ») sur le fondement de l'article L. 462-5 du code de commerce de pratiques mises en œuvre dans le secteur de la location de voitures.
6. Le 12 février 2015, une notification de griefs a été adressée à six entreprises de location de voitures, sept de leurs franchisés et douze aéroports (sociétés d'exploitations et chambres de commerce et d'industrie (ci-après « CCI »)).
7. Un rapport a été adressé aux entreprises mises en cause le 31 mai 2016.
8. Une séance contradictoire devant l'Autorité s'est tenue le 12 décembre 2016.

B. LE SECTEUR ET LES ENTREPRISES CONCERNÉS

9. On distingue traditionnellement la location de voitures de courte durée, qui consiste en la mise à disposition payante d'un véhicule à la suite d'un voyage ou pour un besoin occasionnel, et la location de longue durée, qui est utilisée par les entreprises comme un moyen de financement et d'externalisation de leur parc automobile avec une durée de location supérieure à un an.

1. L'ACTIVITÉ DE LOCATION DE VOITURES DANS LES AÉROPORTS

10. Le statut des aéroports (a) et les contraintes qui leur sont propres structurent les relations entre loueurs et gestionnaires (b). Elles déterminent également les caractéristiques économiques spécifiques du marché de la location de voitures en aéroport (c).

a) Le statut des aéroports

11. Jusqu'en 2004, l'exploitation des aéroports français était gérée par les CCI en application de la loi aéroportuaire du 20 juin 1933. Les aéroports parisiens étaient quant à eux concédés par l'État à l'établissement public Aéroports de Paris (ci-après « ADP ») conformément à l'ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945.
12. La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 a transféré la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion de près de 150 aérodromes civils appartenant à l'État aux collectivités territoriales ou à leurs groupements. Ce transfert de propriété est devenu effectif en 2007. L'État a cependant conservé la propriété de certains aéroports à vocation nationale et internationale : ADP, les aéroports de Nice, Toulouse, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Montpellier, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Saint-Denis de la Réunion, Cayenne et Bâle-Mulhouse (décret n° 2005-1070 du 24 août 2005).
13. La loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports a :
- d'une part, transformé l'établissement public ADP en société anonyme à laquelle l'État a concédé l'exclusivité de l'exploitation des plates-formes aéroportuaires parisiennes sans limitation de durée. Parallèlement, les biens compris dans le domaine public de l'ancien établissement public ADP ont été mis à la disposition et transférés à cette nouvelle société.
 - d'autre part, transformé les treize aéroports régionaux non décentralisés en sociétés aéroportuaires régionales (ci-après « SAR ») dont le capital peut être détenu par l'État, les collectivités territoriales, les CCI. A l'initiative des CCI, les SAR se sont vu transférer les concessions aéroportuaires délivrées par l'État.
14. Il existe désormais trois catégories d'aéroports : ADP, les aéroports régionaux ou SAR, et les aéroports décentralisés.

b) Les relations contractuelles entre les aéroports et les loueurs de voitures

15. Les gestionnaires d'aéroport propriétaires ou concessionnaires sont en charge de la gestion des espaces aéroportuaires dévolus aux activités commerciales, telles que la location de voitures. Ils autorisent les loueurs à exercer leurs activités sur le domaine de l'aéroport dans les conditions fixées par convention.

16. En premier lieu, les gestionnaires peuvent sélectionner les loueurs qui seront présents dans l'aéroport par des procédures de mise en concurrence. En application de l'article 11 du cahier des charges type applicable aux SAR, « *les autorisations d'occupation sont délivrées à l'issue d'une procédure permettant une mise en concurrence effective* ». Certains aéroports, comme Nice et Marseille, se conforment à cette disposition. En revanche, les aéroports de Bordeaux et Lyon n'ont, pour l'instant, pas eu recours à cette procédure. Pour sa part, ADP attribue ses emplacements commerciaux après une mise en concurrence.
17. En deuxième lieu, les loueurs sont autorisés, en application d'une convention d'occupation temporaire du domaine public ou de baux civils, à exercer leurs activités sur l'aéroport pour une durée déterminée. Chaque aéroport fixe la date d'échéance des conventions conclues avec les loueurs. ADP a conduit des appels d'offres en 1999, puis en 2006. L'aéroport de Lyon a signé une convention d'occupation avec Avis pour 14 ans. L'aéroport de Bâle-Mulhouse a signé des conventions d'une durée de 5 ans. Enfin, l'aéroport de Nice a indiqué lors d'une audition que « *Le dernier appel à intérêts a été lancé en 2006 et a une échéance jusqu'en 2013. Les sept principaux loueurs (Avis, Hertz, Europcar, Budget, Sixt, Citer, Ada) ont été reconduits* ».
18. En troisième lieu, les autorisations délivrées par les gestionnaires précisent les conditions commerciales d'occupation de l'aéroport pour les loueurs.
19. Les conditions générales des baux et conventions d'occupation encadrent la redevance payée par les loueurs en contrepartie de l'autorisation d'exercer leur activité sur l'aéroport. Si le mode de calcul précis de la redevance varie selon les aéroports, elle comporte généralement une part fixe, calculée en fonction de la surface et des types de locaux occupés par le loueur, et une part variable, qui peut être proportionnée à un pourcentage du chiffre d'affaires hors taxes qu'il réalise sur l'aéroport.
20. Les conditions particulières des autorisations d'occupation précisent les surfaces allouées à chaque loueur. Il s'agit du nombre et de l'emplacement des comptoirs de réception de la clientèle ainsi que du nombre et de la localisation des places de parking occupés par les véhicules du loueur.
21. Les baux et conventions prévoient également la possibilité pour l'aéroport de modifier en cours d'engagement la répartition des surfaces - places de parking et comptoirs de réception - allouées à chaque loueur. Selon les éléments au dossier, la réallocation se fait sur une base annuelle en fonction de l'activité de l'année N-1 par le biais d'avenants aux conventions principales.
22. Les paramètres sur lesquels reposent cette réallocation et leur degré de précision diffèrent selon les aéroports. A titre d'exemple l'avenant n° 3 de la convention de l'aéroport de Toulouse du 23 novembre 2009 stipule que « *Le nombre de ces places de parking évoluera, chaque année N de la manière suivante : 5 places seront attribuées d'office à chaque loueur, les places restantes seront réparties au prorata du chiffre d'affaires réalisé au cours de la période septembre N-2/août N-1* » (cote 14814, soulignement ajouté).
23. De même, la convention de l'aéroport de Montpellier retient le nombre de contrats traités au cours de l'année précédente comme critère de réallocation des surfaces : « *La CCEMP se réserve le droit de réviser périodiquement la taille des installations attribuées, et particulièrement le nombre de places allouées en parc avancé des loueurs S7/S8, au regard de l'évolution de son activité comparée à celle des autres opérateurs de location de véhicules partageant ou amenés à partager, au cours de l'autorisation accordée, les mêmes installations que le Titulaire; le critère retenu pour la mesure de cette évolution étant l'évolution du nombre de contrats traités au cours des douze mois précédents* » (cotes 2376 et 2377, soulignement ajouté).

24. Enfin, la convention de l'aéroport de Nantes prévoit une réallocation partielle des espaces en fonction des parts de marché réalisées par les loueurs : « *En cas d'incapacité à répondre à l'ensemble des besoins, la répartition sera effectuée au prorata des parts de marché : 50 % C.A et 50 % contrats. Si un des loueurs ne souhaite pas la totalité des places ainsi proposées par le Concessionnaire, les places excédentaires seront remises en commun et le Concessionnaire reproposera une attribution identique au prorata des parts de marché, et ce, autant de fois que nécessaire* » (cote 13940).

c) Les caractéristiques économiques de l'activité de location de voitures en aéroport

Les caractéristiques de l'offre

25. Le nombre de loueurs présents sur les aéroports peut être limité par plusieurs facteurs comme la durée des conventions signées avec les aéroports, le coût des emplacements concédés dans l'enceinte aéroportuaire, voire plus simplement le manque d'espace dédié à cette activité.
26. Le chef du département chargé de ces activités à la CCI de Nice Côte d'Azur a ainsi déclaré que « *les loueurs doivent répondre à un certain nombre de critères pour être présents sur la plateforme : notoriété, expérience dans l'activité et assise financière* » (cotes 2063 et 2064).
27. Certains aéroports peuvent également demander dans le cadre des conventions signées avec les loueurs, un « *minimum garanti* » pour la redevance devant être payée (pour l'aéroport de Montpellier (cote 15347) ; pour l'aéroport de Lyon (cote 884) ; pour ADP (cote 9790) ; pour l'aéroport de Biarritz (cote 13155)).
28. Par ailleurs, ADP retient parmi ses critères de sélection le fait de « *disposer d'un réseau de réservation international* » (cote 806).
29. Les gestionnaires peuvent également fixer un nombre maximum d'opérateurs, notamment en fonction de la capacité d'accueil de leurs infrastructures. A titre d'exemple, sur l'aéroport de Marseille « *La consultation, lancée auprès de 9 entreprises prévoit [de] retenir 6* » loueurs (cote 9141).
30. Toutefois, plusieurs aéroports ont indiqué en cours d'instruction qu'ils n'avaient pas mis en place de *numerus clausus* limitant le nombre de loueurs pouvant être accueillis. Il s'agit notamment des aéroports de Rennes (cote 32776), de Nantes (cote 35433), de Bâle (cote 35845) et de Biarritz (cote 35931).

Les caractéristiques de la demande

31. S'agissant de la clientèle « *grands comptes* », les loueurs déterminent par des contrats-cadres ou des programmes de fidélisation des tarifs qui sont élaborés à l'avance.
32. A ce titre, Europcar a déclaré que « *La clientèle professionnelle bénéficie systématiquement d'un programme de fidélisation ou de partenariat en raison d'accords conclus avec Europcar. Cette clientèle représente [35-45 %] des clients d'Europcar en aéroport* ».
33. Hertz France estime à environ « *[75-85 %] la proportion de ses clients en aéroport qui bénéficient d'un programme de fidélisation ou de partenariat, dont [35-45 %] sont des professionnels, et [55-65 %] des non professionnels ou particuliers* ».
34. Selon Sixt, la proportion des clients bénéficiant de programmes de fidélisation est passée de [40-50 %] en 2003 à [55-60 %] en 2011.
35. Les clients particuliers ou « *diffus* », qui louent des véhicules en dehors de tout contrat-cadre, en général pour des besoins personnels, ne sont pas concernés par les programmes élaborés par

les grands loueurs et bénéficient donc d'un choix plus large d'opérateurs de toutes tailles. En outre, les tarifs grands publics des loueurs sont ajustés très fréquemment et incluent de nombreuses options et composantes, ajustées en permanence dans le cadre de stratégies constantes d'optimisation du panier client (« *yield management* ») (cotes 37151 et 53248).

d) La transparence du secteur de la location de voitures en aéroport

36. Les gestionnaires d'aéroport et les loueurs s'accordent à dire que le secteur de la location de voitures en aéroport est caractérisé par un certain degré de transparence car les acteurs du marché peuvent observer la politique tarifaire et commerciale de leurs concurrents pour la clientèle diffuse.
37. A ce titre, ADA a indiqué qu'il existe « *une forte transparence des prix puisque les tarifs et la disponibilité des véhicules sont visibles au jour le jour soit sur Internet, soit directement sur place (le personnel des agences de locations, présent sur place est très facilement en mesure de vérifier si les places de stationnement des opérateurs concurrents sont disponibles ou non et d'en déduire les véhicules utilisés)* » et « *pour les clients non professionnels, [...], minoritaires, si les loueurs veulent connaître leurs conditions commerciales respectives, ils peuvent le faire facilement dans la mesure où les comptoirs de location sont les uns à côté des autres dans la même zone* » (cote 36343).
38. Cette transparence est toutefois complexe à exploiter sans instrument statistique élaboré car les tarifs publics des loueurs sont déclinés en de nombreux produits différents qui renvoient à un type de client (par exemple tarif famille, tarif senior) et à des durées spécifiques différentes du tarif de journée standard (par exemple tarif semaine, week-end ou location à l'heure). En outre, à l'intérieur de chaque tarif, le prix varie en fonction de la catégorie de véhicule choisie (catégories A, B, C, etc.). Par conséquent, il existe une multitude de tarifs de location de voitures qui, de plus, évoluent tout au long de l'année, s'agissant d'une activité très saisonnière, en combinaison avec d'autres éléments utilisés dans leur construction et une politique de « *yield management* » ou système d'optimisation du revenu par client.
39. Enfin, le revenu par dossier de location dépend de la durée effective de la location lorsque celle-ci n'est pas déjà reflétée dans le tarif (par exemple tarif week-end).
40. Le degré de transparence en prix s'apprécie différemment pour les locations opérées dans le cadre de contrats-cadres « *grands comptes* » qui sont négociés à l'avance ou bien au travers de partenariats avec des compagnies aériennes, des agences de voyages ou des groupes hôteliers (notamment cotes 38398 et 38399). Cette clientèle ne fait pas partie des clients « *diffus* » pour lesquels les tarifs sont publics. Par conséquent, les prix unitaires pratiqués pour ces contrats-cadres ne sont pas observables.
41. Ainsi, chaque transaction présente un chiffre d'affaires unitaire difficile à interpréter lorsque la durée du contrat, la catégorie du véhicule et le statut du client ne sont pas connus. Cette difficulté est encore plus grande lorsqu'on travaille sur un ensemble de dossiers dont le chiffre d'affaires moyen peut être affecté par des « *effets de composition* » du panier. Par exemple, la hausse de la proportion de clients d'affaires d'un loueur sur un mois donné conduira à une baisse de son chiffre d'affaires moyen même si les tarifs sont inchangés, car les clients professionnels bénéficient, à travers des contrats-cadres d'entreprises, de tarifs unitaires plus bas que la clientèle de loisir.
42. Enfin, la transparence peut aussi porter sur le volume d'activité de chaque loueur. En l'espèce, le niveau d'activité de chaque loueur sur un aéroport donné ne peut pas être connu avec une grande précision par la seule observation du marché mais peut faire l'objet d'une estimation

raisonnable par les concurrents à partir des seuls moyens de leur veille concurrentielle, comme l'indique l'aéroport de Marseille : « [...] les agences de location de voitures sont regroupées et placées côte à côte dans des espaces dédiés à la fois à l'intérieur de l'aérogare [...] et à l'extérieur de l'aérogare, sur des parcs de stationnement qui leur sont également dédiés [...]. Cette situation permet, en temps réel, de connaître le positionnement de son concurrent, notamment par le nombre d'emplacements vides ou occupés puisque chaque loueur dispose d'un nombre fixe d'emplacements dédiés, connu de fait au sein de l'aéroport dès l'allocation des emplacements » (cote 35872).

e) Les positions des principaux loueurs sur le marché

43. Le tableau ci-dessous présente l'évolution des parts de marché des principaux loueurs présents dans les aéroports entre 2003 et 2011.

Tableau 2 :
Parts de marché en chiffres d'affaires des loueurs dans les 12 aéroports concernés

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Avis/Budget	28,8 %	27,9 %	27,6 %	26,8 %	26,3 %	25,5 %	26,4 %	24,8 %	24,5 %
Europcar	23,1 %	23,9 %	23,8 %	24,5 %	23,8 %	24,7 %	26,0 %	26,1 %	25,3 %
Hertz	34,9 %	34,4 %	33,8 %	32,6 %	31,9 %	30,9 %	26,6 %	28,4 %	28,3 %
Citer	9,1 %	9,0 %	9,1 %	9,2 %	9,2 %	8,9 %	10,3 %	10,7 %	11,1 %
Sixt	2,7 %	3,5 %	4,5 %	6,1 %	7,8 %	9,2 %	10,0 %	9,5 %	10,7 %
Ada	1,4 %	1,3 %	1,1 %	0,9 %	0,9 %	0,8 %	0,7 %	0,6 %	0,1 %

Sources : données communiquées par les aéroports

44. Les statistiques agrégées pour l'ensemble des douze aéroports examinés indiquent des évolutions significatives des parts de marché pour les principaux loueurs. Si, sur la période examinée, le marché reste dominé par les trois leaders (Hertz, Avis et Europcar), on constate le renforcement de la position de marché de Sixt ainsi que le retrait progressif d'ADA de l'activité de location en aéroport.

2. L'ACTIVITÉ DE LOCATION DE VOITURES EN GARE

45. Deux filiales de la SNCF exercent une activité en lien avec la location de voitures : A2C qui commercialise et gère tous les espaces commerciaux situés en gare et fournit des bureaux aux loueurs, ainsi que Effia qui gère les activités connexes de location de voitures et accorde aux loueurs des places de stationnement (cote 15286).
46. La responsable commerciale loueurs de Effia a déclaré : « Au 1^{er} janvier 1999 a eu lieu une consultation qui concernait l'ensemble des gares. Il existait 6 loueurs référencés : Avis, ADA, Budget, Europcar, Hertz et National Citer. [...]. Cet état de fait a perduré jusqu'au 31/12/2005. Pendant l'année 2005, la SNCF nous a demandé de participer à la consultation en tant que partenaire sur 56 gares où nous faisons une offre commune avec A2C (bureaux) et Effia (stationnement). Cette consultation prenait effet à compter du 1^{er} janvier 2006 [...]. Dans cette consultation 7 loueurs ont été référencés : les 6 loueurs précités + Sixt ».

47. A l'issue de la procédure de mise en concurrence la SNCF et les loueurs sélectionnés - Avis, ADA, Citer, Europcar, Hertz, Sixt (cotes 15918 et 15919, cotes 15920 à 15924) - ont signé des conventions d'« autorisation d'occupation temporaire pour l'exploitation d'une activité de location courte durée de véhicules sans chauffeur en gare SNCF » (cotes 15925 à 16245).

3. LES ENTREPRISES DE LOCATION DE VOITURES

48. La présente affaire concerne les six principales entreprises de location de voitures en France, Europcar, Avis, Hertz, Milton, Sixt, ADA, et certains de leurs franchisés.

L'enseigne Europcar

49. Créé en France en 1948, le groupe Europcar est le leader de la location de voitures courte durée en France. Il est spécialisé dans la location de véhicules de tourisme et d'utilitaires avec une forte présence sur les segments « affaires » et « loisirs ». En France, le groupe dispose de près de 540 agences dont 67 en aéroport et 100 en gare. En 2011, la société Europcar France SAS (ci-après « Europcar ») a réalisé un chiffre d'affaires de 378 millions d'euros.
50. Son franchisé, Auto 44, présent sur l'aéroport de Nantes entre 2003 et 2011, a réalisé un chiffre d'affaires de 43 millions d'euros en 2011. Un autre franchisé, SO.BA.LA, présent sur l'aéroport de Biarritz entre 2005 et 2011, a réalisé un chiffre d'affaires de 10 millions d'euros en 2011.

Les enseignes Avis et Budget

51. Créé en 1946, le groupe Avis a racheté Budget en 2002 et est devenu Avis Budget Group. Avis Europe exploite les marques Avis et Budget en Europe, en Afrique, au Moyen Orient et en Asie.
52. Créée en 2003, la société Milton Location de Voitures SAS (ci-après « Budget ») est la filiale du groupe qui exploite l'enseigne Budget. En juillet 2009, le groupe a décidé de confier la gestion commerciale de Milton à Avis Location de Voitures SAS.
53. En France, le groupe est à la tête de plus de 580 agences Avis et 120 agences Budget, dont 187 dans les gares et 87 dans les aéroports (58 Avis et 29 Budget). En 2011, Avis Location de Voitures SAS (ci-après « Avis ») a réalisé un chiffre d'affaires de 288 millions d'euros.
54. Un franchisé Avis, Atlantique Auto Locations, était présent sur l'aéroport de Biarritz de 2003 à 2011. En 2011, cette société a réalisé un chiffre d'affaires de 10 millions d'euros. Un autre franchisé Avis, Ouest Location, était présent sur l'aéroport de Rennes de 2003 à 2011. Son chiffre d'affaires en 2011 s'est élevé à 9 millions d'euros.

La société Citer - groupe Enterprise Holdings

55. La société Citer a été créée en 1968 par le constructeur français Citroën. Jusqu'au 1^{er} février 2012, le capital de Citer était détenu à près de 99 % par la société Citroën Automobiles SA, elle-même détenue à 99,99 % par la société Peugeot S.A., holding du groupe PSA Peugeot Citroën.
56. En France, Citer dispose de 260 agences dont 40 en gare et 63 en aéroport. En 2011, Citer SA (ci-après « Citer ») a réalisé un chiffre d'affaires de 120 millions d'euros.

Le groupe Hertz

57. Fondé à Chicago en 1918, le groupe Hertz est présent en France depuis 1950 par l'intermédiaire de Hertz France qui est principalement active sur le segment de la location de voitures

d'affaires. En France, Hertz dispose de 421 agences, dont plus de 50 situées dans les aéroports. Le chiffre d'affaires de Hertz France était de 401 millions d'euros en 2011.

L'enseigne Sixt

58. Créé en Allemagne en 1912, le groupe Sixt s'est développé à l'international à partir des années 90. Il est aujourd'hui présent dans plus de 100 pays et possède plus de 3 000 agences. En France, où il est implanté depuis 1997, ce groupe compte 150 agences dont les deux tiers sont des franchisés (cotes 19953 et s.). Il est actif dans le secteur de la location de voitures courte durée à travers la société Sixt SAS. Le chiffre d'affaires de Sixt SAS (ci-après « Sixt ») était de 87 millions d'euros en 2011.
59. Un franchisé Sixt, la société Locabis, était présent sur l'aéroport de Bordeaux de 2003 à 2012 et sur l'aéroport de Biarritz de 2005 à 2012. Par la suite, ceux-ci ont été vendus à Sixt. Un autre franchisé, Services Plus, est présent sur l'aéroport de Rennes depuis 2007. Cette société a réalisé un chiffre d'affaires de 2 millions d'euros en 2011.

L'enseigne ADA

60. Le groupe ADA, créé en 1984, exerce son activité de location de courte durée de voitures *via* sa filiale EDA SA qui exploite l'enseigne ADA. ADA est le leader du marché de la location de véhicules de proximité en ville (hors gares et aéroports). Entre 2005 et 2009, la société s'est progressivement retirée des aéroports pour recentrer son activité sur le segment de la location de voitures de proximité (cote 19103). Le chiffre d'affaires de la société EDA SA (ci-après « ADA ») a atteint 33 millions d'euros en 2011.
61. La société SM Location, franchisé ADA, était présente sur l'aéroport de Montpellier de 2003 à 2010. Celle-ci a réalisé un chiffre d'affaires proche de 6 millions d'euros en 2012.

4. LES AÉROPORTS

62. Les aéroports concernés par la procédure sont ADP, Nice-Côte d'Azur, Lyon Saint Exupéry, Marseille Provence, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Bordeaux Merignac, Nantes Atlantique, Rennes Saint Jacques, Montpellier Méditerranée, Biarritz - Anglet Bayonne et Avignon.

C. LES PRATIQUES RELATIVES AUX ÉCHANGES D'INFORMATIONS PORTANT SUR L'ACTIVITÉ DES LOUEURS DANS LES AÉROPORTS

63. Le circuit d'échanges d'informations entre aéroports et loueurs de voitures comporte deux étapes. En premier lieu, des données sont transmises par les loueurs aux aéroports, en application des baux et conventions signés avec les gestionnaires, afin que ceux-ci puissent calculer le montant de la redevance et effectuer les réallocations d'espace éventuelles (1). En second lieu, un système d'échange d'informations individualisées a été organisé entre les aéroports et chacun des loueurs (2).

1. LES DONNÉES TRANSMISES AUX AÉROPORTS AUX FINS DU CALCUL DE LA REDEVANCE

64. Les baux et conventions d'occupation du domaine public aéroportuaire imposent aux entreprises de location de voitures de déclarer périodiquement le chiffre d'affaires qu'ils réalisent dans les aéroports afin de permettre aux gestionnaires de calculer le montant de la redevance que les loueurs doivent verser.
65. Les conventions d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public signées par le gestionnaire de l'aéroport Nice Côte d'Azur prévoient ainsi que « *Le titulaire adressera à la CCINCA, avant le 15 de chaque mois, un relevé, daté et signé, du chiffre d'affaires hors taxes, par points de vente, faisant ressortir séparément les montants relatifs aux activités réalisées pendant le mois précédent. Ce relevé devra indiquer, également, le nombre de contrats établis au cours de la même période* » (cotes 18318 et 18335).
66. De même, l'article 5.4.2 du bail signé en 2006 entre ADP et Hertz stipule que « *Au plus tard le 5ème jour ouvrable de chaque mois, le Preneur devra transmettre via internet, sur le site www.astre.adp.fr dont le descriptif sommaire figure en annexe n° 6 du présent bail, ou par envoi informatique de fichiers à plat dont le format figure en annexe n° 7 du présent bail, le relevé de la totalité du chiffre d'affaires hors taxes réalisé le mois précédent* » (cote 9983).
67. Ces échanges sont nécessaires pour le calcul de la redevance et l'éventuelle réallocation des places de parking au sein de l'espace aéroportuaire.
68. Mais il faut relever que si les contrats obligent chaque loueur à transmettre ses statistiques d'activité à l'aéroport afin que ce dernier puisse gérer équitablement les espaces commerciaux, il n'apparaît nullement indispensable que les loueurs assurent eux-mêmes le contrôle de cette répartition équitable à partir d'un récapitulatif de l'ensemble des informations recueillies par l'aéroport. De fait, la majorité des contrats d'occupation ne prévoient aucune obligation particulière de l'aéroport en ce sens.

2. LE SYSTÈME D'ÉCHANGE D'INFORMATIONS MIS EN PLACE ENTRE LES AÉROPORTS ET LES LOUEURS

69. Un autre système d'échange d'informations a été mis en place entre les aéroports et les loueurs de voitures. Ce mécanisme prévoyait la transmission mensuelle de données individualisées sur l'activité des loueurs. Ces données nominatives portaient le plus souvent sur le chiffre d'affaires, les parts de marché, le nombre de contrats conclus et la valeur moyenne d'un contrat.

a) La nature des informations échangées

70. Il ressort des pièces du dossier que les gestionnaires des aéroports retransmettaient à chaque loueur des données individualisées sur l'activité des autres loueurs de voitures présents sur leur plate-forme aéroportuaire selon un mode opératoire similaire. Ces transmissions d'informations incluaient systématiquement le chiffre d'affaires mensuel et le nombre de contrats conclus par chaque loueur tous segments de marché confondus (« *diffus* » et « *grands comptes* »).
71. Le tableau ci-dessous synthétise, sur la base des déclarations des gestionnaires d'aéroport concernés par la pratique, les différentes catégories d'informations communiquées aux loueurs présents dans chaque aéroport.

Tableau 1 :
Catégories d'informations individualisées communiquées par les aéroports aux loueurs

Aéroport	CA par loueur	Nombre de contrats	Trafic passagers	Parts de marché	Valeur moyen contrat	Taux de pénétration (1)	Taux de progression du n° de contrats	Taux de progression du CA
ADP	✓	✓					✓	✓
Lyon	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Nice Côte d'Azur	✓	✓	✓	✓			✓	✓
Marseille Provence	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Toulouse-Blagnac	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Bâle Mulhouse	✓	✓		✓				
Bordeaux Mérignac	✓	✓	✓	✓				
Nantes Atlantique	✓	✓	✓	✓				
Montpellier	✓	✓		✓	✓	✓		
Biarritz	✓	✓		✓			✓	✓
Rennes St Jacques	✓	✓	✓					
Avignon	✓	✓		✓	✓			

(1) Nombre de contrats / nombre de passagers arrivant.

b) Le mode opératoire et la fréquence des échanges

72. Selon les déclarations concordantes des représentants des aéroports, dans la majorité des cas, les informations listées au point précédent étaient transmises aux loueurs sur une base mensuelle, en général vers le milieu de chaque mois. Les données des franchisés étaient également envoyées au siège du groupe auquel appartenait l'enseigne concernée. Pour certains aéroports, cette transmission était prévue dans les conventions signées avec les loueurs.
73. Ainsi, l'article 22 de la convention signée en 2011 entre Europcar et l'aéroport de Bordeaux stipulait que « *La S.A ADBM transmet mensuellement les statistiques de trafic réalisées sur l'aéroport ainsi qu'au minimum une fois par an, les statistiques relatives à l'activité réalisée par les opérateurs présents sur l'aéroport et extraites des éléments transmis par la profession* » (cote 17744).
74. De même, l'article 20 bis de la convention-type de l'aéroport Marseille-Provence indiquait : « *Afin de lui permettre d'analyser l'évolution de son activité, la CCIMP s'engage à fournir mensuellement au Titulaire les statistiques relatives au trafic enregistré par l'Aéroport Marseille Provence au cours du mois précédent ainsi que les statistiques commerciales relatives à l'activité enregistrée par les opérateurs de location de véhicules présents sur la plate-forme et établies sur la base des éléments transmis par ces derniers* » (cote 15895).
75. L'article 29 de la convention signée entre Avis et l'aéroport de Nantes en 2009 prévoyait également que « *Le Concessionnaire s'engage à transmettre trimestriellement les statistiques de trafic réalisées sur l'aéroport ainsi que les statistiques commerciales relatives à l'activité réalisée par les opérateurs présents sur l'aéroport et extraites des éléments transmis par la profession. Toutefois, si les déclarations de chiffres d'affaires ne sont pas reçues dans les délais impartis, le concessionnaire suspendra la transmission de ces statistiques* » (cote 13950).
76. L'existence de cette pratique a été par ailleurs confirmée dans les déclarations des gestionnaires de la totalité des aéroports visés par la présente procédure (cotes 9766 et 2065).

c) L'utilité des informations échangées pour les loueurs

Europcar

77. Dans sa réponse du 13 décembre 2012, Europcar a indiqué : « *Les responsables d'agences ne communiquent pas au siège d'éléments relatifs à leurs performances par rapport à celles de leurs concurrents. Les seules informations comparées dont le siège social et le responsable de l'agence concernée sont co-destinataires concernent les parts de marché transmises par les autorités aéroportuaires, à fréquence mensuelle, sur la base des déclarations de chiffre d'affaires, prévues au contrat* ».
78. Lors d'une audition ultérieure, Europcar a précisé que ces informations étaient communiquées au siège du groupe du fait de leur utilité en matière de gestion de la performance : « *Ces informations sur les performances passées permettent d'évaluer la performance commerciale par rapport aux concurrents locaux et par rapport aux autres agences Europcar dans les autres aéroports. L'évolution montre les progrès ou les régressions de la performance. Ceci permet d'inciter le responsable local à être efficace. Nous vous précisons sur quels indicateurs reposent les incitations données à ces personnels. Mais la part de marché n'est pas tout, il faut surtout tenir compte de la rentabilité. Ces informations ne nous semblent pas essentielles. Ce qui est important, c'est la valeur contributive de l'agence* » (cote 19379, soulignement ajouté).

Avis (et Budget)

79. Lors de son audition du 9 janvier 2013, la directrice marketing ventes loisirs et relation client d'Avis Budget Groupe France a indiqué que « *Ces informations ne sont pas d'une grande fraîcheur : nous les recevons généralement dans la deuxième quinzaine du mois suivant, ce n'est donc pas très récent par rapport au secteur d'activité. En outre, c'est une information agrégée (chiffre d'affaires et nombre de contrats sans aucune ventilation). Ces informations ont une double utilité pour nous. D'une part, ces données sont utilisées par les opérationnels pour suivre leur performance opérationnelle. Nous disposons déjà de notre chiffre d'affaires. Il faut également comprendre le contexte dans lequel il s'inscrit. En effet, nous cherchons à développer différents segments de clientèle en adaptant notre offre (gamme, tarifs, etc.). Toutefois, notre chiffre d'affaires peut être impacté par le contexte économique. Connaître notre part de marché est donc utile. Plus spécifiquement, ces informations peuvent permettre de mesurer le succès de nos actions commerciales localement. D'autre part, elles nous permettent de vérifier que l'allocation des places de stationnement correspond bien à nos contrats* » (cote 19361, soulignement ajouté).

Citer

80. Dans une déclaration du 21 décembre 2012, le directeur général de Citer a expliqué : « *Nous sommes effectivement co-destinataires de ces statistiques, elles sont adressées au directeur d'exploitation. En général, elles sont reçues avec beaucoup de retard (au mieux un mois, parfois plus). Quand nous les regardons, nous les regardons sur 12 mois glissants, car une part de marché mensuelle n'a pas vraiment d'intérêt. En revanche, nous suivons mois par mois l'évolution de notre part de marché. En ce qui concerne notre propre part de marché retransmise par les aéroports, nous utilisons cet indicateur parmi d'autres, dont nous pouvons disposer directement en interne. Les parts de marché de nos concurrents, quant à elles, ne nous intéressent pas. Ces données nous donnent une indication sur notre performance. Elles déterminent aussi les critères d'allocation lors du renouvellement des espaces de parking ou autres emplacements alloués par les aéroports* » (cotes 19348 et 19349, soulignement ajouté).

Hertz

81. Lors d'une audition le 10 janvier 2013, le président de Hertz et son directeur tarification et développement revenu ont admis la réception des informations relatives aux résultats des concurrents et leur utilisation : « Ces données sont envoyées au siège européen, qui les regarde de son côté. Ces statistiques sont importantes pour plusieurs raisons. Elles nous permettent de valider la pertinence de nos investissements, car ceux-ci sont très coûteux en aéroport (taille de l'agence, nombre de collaborateurs, etc.). Cela nous permet aussi de juger de la performance de nos équipes opérationnelles, et de nos activités marketing. [M. A.] reçoit ces données, les compile et les formate, puis les adresse à la direction générale, qui les analyse comme un indicateur parmi d'autres (chez Hertz, nous utilisons un très grand nombre d'indicateurs). C'est plutôt un élément de trend et de dynamique, compte tenu du fait que ces données ne sont pas très récentes. (.../...) Dans notre activité, on n'a une vision relativement claire que sur les quelques jours à venir. [20-30 %] des réservations ont lieu de la veille pour le lendemain, environ [75-85 %] des réservations sont effectuées dans les sept jours avant le départ, et [5-10 %] des clients en aéroport arrivent sans réservation. Il y a une très forte incertitude, par exemple sur la disponibilité de la flotte : dans plus de la moitié des cas, le client ne rend pas le véhicule à la date ou à l'endroit prévu. Pour ces raisons, le pilotage de notre activité est quotidien, le tarif peut être ajusté de façon quotidienne si nécessaire. [...] Nous regardons essentiellement notre propre part de marché. Celle de nos concurrents révèle moins d'informations, car elle dépend de beaucoup d'éléments très différents. Ces parts de marché ne servent pas à concevoir des incentives pour les équipes en agence. Les incentives sont basés sur d'autres critères, tels que le chiffre d'affaires » (cotes 19370 et 19371, soulignement ajouté).

Sixt

82. Le directeur des opérations de Sixt a déclaré : « Concernant la diffusion de données statistiques relatives notamment aux CA des loueurs, par les gestionnaires des aéroports SIXT SAS est favorable à la communication de ces données diffusées depuis de nombreuses années. [...] Il n'y a jamais eu de discussions au sein de la commission aéroports du CNPA quant à la diffusion de ces données, ni même sur leur analyse, étude ou commentaires » (cotes 16464 et 16468, soulignement ajouté). Lors de son audition du 8 janvier 2013, il a précisé que « La communication de ces données stimulait la concurrence. Par ailleurs, ces données sont importantes pour l'attribution des places de parking, voire des comptoirs sur l'enceinte aéroportuaire » (cote 19538, soulignement ajouté).

ADA

83. Lors de son audition le 8 janvier 2013, le président directeur général d'ADA a déclaré : « Lorsque la société EDA contractant était présente dans les aéroports, elle était seule destinataire des statistiques mensuelles, ce qui lui permet d'affirmer qu'elle n'avait pas plus de 2 % de part de marché. Compte tenu de sa faible part de marché, ces statistiques ne lui étaient d'aucune utilité. Sur les aéroports d'Ajaccio et de Bastia où EDA marque ADA est toujours présente, les représentants desdits aéroports ne lui ont jamais fourni de statistiques, le licencié de marque étant le seul contractant » (cote 19505).

D. DESCRIPTION DES PRATIQUES RELATIVES À LA SURCHARGE GARE

a) L'évolution des conditions d'exploitation en gare à partir de 2005

84. De 1997 à 2004, la SNCF a conclu avec les loueurs (ADA, Avis, Citer, Hertz, Europcar et Budget) des contrats-cadres d'occupation. Ces contrats ont ensuite été prolongés jusqu'au 31 décembre 2005 aux mêmes conditions. Dans leurs dispositions essentielles, ces contrats prévoyaient que « *les loueurs devaient être présents dans au moins 22 gares* » (cote 1665).
85. Le 19 juillet 2005, la SNCF et EFFIA ont publié dans la presse un appel à candidature, les candidats devant présenter une offre, gare par gare, pour exploiter l'activité de location de voitures de courte durée sans chauffeur et se voir attribuer des emplacements à usage commercial situés en gare, associés à des emplacements de stationnement.
86. Cet appel d'offres comportait deux phases : une présélection des candidats qui pouvaient participer à la mise en concurrence, puis la signature d'une autorisation d'occupation temporaire par gare entre la SNCF et le titulaire qui mentionne notamment le taux de redevance variable proposé par le loueur et la redevance minimum garantie annuelle qui est égale à 80 % de la redevance variable annuelle prévisionnelle proposée par le loueur dans son offre (cotes 1667 à 1669). Le résultat de l'appel d'offres a été connu le 28 novembre 2005 et les nouvelles conventions ont pris effet le 1^{er} janvier 2006.
87. Ces nouvelles conditions d'exploitation en gare résultant de l'appel à candidature ont engendré une hausse significative des coûts d'exploitation. Ce renchérissement a été dénoncé par de nombreux loueurs (notamment cotes 6747, 6758 et 11427 à 11428).

b) L'introduction d'une surcharge gare par les loueurs de voitures

Hertz

88. Hertz France a pris la décision de mettre en place une « *surcharge locale* » applicable en gare le 2 novembre 2005 et l'a aussitôt annoncée par courriels internes aux responsables commerciaux de l'entreprise. Cette décision a ensuite été annoncée à la clientèle par une lettre circulaire du 30 novembre 2005, fixant au 1^{er} janvier 2006 l'instauration d'« *une surcharge locale de 24,50 euros hors taxes pour toute transaction effectuée en gare* » (cotes 2052 à 2054).
89. Dans cette lettre, Hertz mentionnait la nouvelle procédure mise en place par la SNCF et justifiait la mise en place de la surcharge gare de la manière suivante : « *Les charges d'exploitation en gares pour tous les loueurs vont donc subir une hausse très significative déjà estimée (augmentation de la redevance SNCF, hausse du coût des places de parking et extension des horaires d'ouverture induisant l'embauche de plus de personnel...), représentant un coût global légèrement supérieur à celui auquel Hertz France est facturé pour son activité en aéroports* ».

Avis

90. Avis a indiqué que la décision officielle de mettre en place une surcharge gare a été prise « *lors du Comité de direction du 21 novembre 2005* ». Avis « *commence, à compter de cette date, à en informer ses clients* » (cotes 52968 et 52969). Par lettre circulaire du 16 décembre 2005, Avis a annoncé à sa clientèle qu'il mettait en place à partir du 30 janvier 2006 un supplément sur les locations effectuées dans les gares. La lettre indique : « *Ce supplément gare sera du même montant que le supplément aéroport qui passera à 24,25 euros HT soit 29 euros TTC* » (cotes 4870 à 4872, voir aussi 7074 à 7076).

91. Dans cette lettre, Avis expliquait les raisons de la mise en place de la surcharge gare par des motifs identiques à ceux exposés par Hertz « *Le récent appel d'offres de la Direction des Gares à l'attention des loueurs se traduit par une réduction du nombre de places de parking, un prix moyen en forte hausse pour chaque emplacement et un taux de redevance sur le chiffre d'affaires en progression. En résumé, une augmentation très nette des coûts d'exploitation dans les gares concernées qui va intervenir dès janvier 2006* ».

Europcar

92. Par lettre circulaire du 21 décembre 2005 (cotes 7201 et 7202), Europcar a informé sa clientèle de l'instauration d'un supplément tarifaire pour les transactions effectuées dans une partie de ses agences en gare, dénommé « *supplément coûts d'exploitation* » (SCE) de 24,10 euros HT à partir du 23 janvier 2006.
93. La mise en place de la surcharge gare a été expliquée par Europcar à ses clients en mentionnant la nouvelle procédure d'attribution retenue par la SNCF : « *Une conséquence de cet appel d'offres est l'augmentation importante et immédiate des charges relatives à l'exploitation en gare, tant en termes de taux de redevance, que d'assiette de calcul ou encore de coût de location des places de parking permettant de servir nos clients au quotidien (.../...)* » (cotes 4867 et s.).

c) Les indices relatifs à la mise en place coordonnée de la surcharge gare

94. Un tableau, à jour au 25 novembre 2005, et intitulé « SUPPLEMENT GARE », a été saisi dans les locaux de Hertz (cotes 4892 à 4894). Ce tableau est reproduit ci-après :

SUPPLEMENT GARE

à appliquer au 01/01/2006 aux agences suivantes:

Date de mise à Jour: 25 nov 2005

				HERTZ 01/12/05 01/01/06	AVIS 15/12/05 30/01/06	EUROPCAR 21/12/05 23/01/06
FR	AXL60	Aix les Bains	A Gallin	OUI	OUI	PAS D'AGENCE
FR	APR90	Aix TGV	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	ANE90	Angers St Laud	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	ARR61	Arras	A Gallin	OUI	OUI	PAS D'AGENCE
		Avignon centre		PAS D'AGENCE	OUI	OUI
FR	AVI90	Avignon TGV	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	BEC90	Besançon	A Gallin	OUI	OUI	OUI
		Béziers			?	OUI
FR	BOD90	Bordeaux	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	BEB90	Bourg en Bresse	A Gallin	OUI	OUI	PAS D'AGENCE
		Brest		PAS D'AGENCE	OUI	OUI
		Calais		PAS D'AGENCE	PAS D'AGENCE	OUI
FR	CAS61	Castres	A Gallin	OUI	OUI	NON
FR	CMF61	Chambéry	A Gallin	OUI	OUI	OUI
		Dax		PAS D'AGENCE	OUI	OUI
FR	DIJ90	Dijon Gare DT	A Gallin	OUI	OUI	OUI
FR	GNB90	Grenoble	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	EDM62	La Roche sur Yon	A Gallin	OUI	OUI	NON (?)
FR	LRH64	La Rochelle	A Gallin	OUI	OUI	OUI
FR	LAV63	Laval	A Gallin	OUI	OUI	OUI
FR	LIL91	Lille Europe	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	LIL90	Lille Flandre	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
		Limoges			OUI	OUI
		Lorient			OUI	OUI
FR	LYO67	Lyon Part-Dieu	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	LYO90	Lyon Perrache	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	MAC90	Macon	A Gallin	OUI	OUI	OUI
FR	MRS90	Marseille	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	MAS90	Massy	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	MAZ61	Mazamet	A Gallin	OUI	?	PAS D'AGENCE
FR	MZM90	Metz	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	MPL90	Montpellier	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	ENC60	Nancy	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	NTE90	Nantes	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	NCE90	Nice	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	FNI60	Nimes	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	PAR64	Paris gamma	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	PAG90	Paris gare de l'Est	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	PAG93	Paris gare de Lyon	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	PAG92	Paris gare de Montparnasse	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	PAG91	Paris gare du Nord	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	PAR61	Paris Montparnasse	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
		Paris St Lazare		PAS D'AGENCE	NON	PAS D'AGENCE
		Perpignan			?	OUI
FR	PIS61	Poitiers	A Gallin	OUI	OUI	OUI
FR	UIP60	Quimper	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	RNS90	Rennes	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	RFT62	Rochefort	A Gallin	OUI	?	NON
FR	URO64	Rouen	P Louvigny	OUI	OUI	PAS D'AGENCE
FR	SBK60	St Brieuc	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	EBU61	St Etienne	A Gallin	OUI	OUI	OUI
FR	SNR64	St Nazaire	A Gallin	OUI	OUI	NON

		St Pierre des Corps		PAS D'AGENCE	OUI	PAS D'AGENCE
FR	STP60	St Raphael	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	TLN90	Toulon	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	TLS90	Toulouse	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	VAF90	Valence TGV	P Louvigny	OUI	OUI	OUI
FR	VAF62	Valence ville	P Louvigny	OUI	OUI	PAS D'AGENCE
FR	VAN90	Vannes	P Louvigny	OUI	OUI	OUI

95. Ce document liste, sous la mention « à appliquer au 01/01/2006 aux agences suivantes », pour chaque gare ferroviaire, la mise en place de la surcharge gare par les trois opérateurs : Hertz, Avis et Europcar. Outre les informations agence par agence, sont mentionnées en haut de colonne, pour chacun des loueurs, deux séries de dates de la manière suivante : « Hertz 01/12/05 ; 01/01/06 » ; « Avis 15/12/05 ; 30/01/06 » ; « Europcar 21/12/05 ; 23/01/06 ».

96. Le directeur des franchisés Hertz France entendu le 4 mai 2010, a indiqué : « *Je ne suis pas l'auteur de ce document, ce document est incomplet, puisqu'il manque des gares importantes qui concernent le réseau franchisé (Douai, Montélimar, Niort, La Baule et Reims) et le réseau succursales (Moutiers) ; Il y a trois villes qui sont sur le réseau franchisé sur lesquelles mon nom n'apparaît pas (Perpignan, Limoges, Béziers). Je n'ai pas d'explication sur les dates figurant au-dessous de HERTZ, AVIS et EUROPCAR. Ce document est un document de travail interne fort incomplet et en partie erroné* » (cotes 8083 et 8084).
97. Le directeur commercial France de Hertz, d'avril 2004 à mars 2009, a déclaré qu'il s'agit d'un « *document interne de travail dont [il est] l'auteur* ». Il a également précisé que « *Les deux dates figurant sous Hertz, Avis et Europcar correspondent pour Hertz à la période où ma direction générale souhaitait voir appliquer ce supplément. Concernant nos concurrents, Avis et Europcar, ces dates correspondent à une estimation de la période à laquelle je pensais, basée sur des informations en provenance de la clientèle, que nos concurrents introduiraient cette surcharge locale* » (cotes 9700, 9706 et 9707, soulignement ajouté).
98. Toutefois, un courriel du 30 novembre 2005, montre qu'un client d'Hertz a pu manifester son incompréhension sur cette mesure, en relevant des incohérences dans le choix des gares dans lesquelles s'appliquait le supplément gare : « *En effet, pour les agences Hertz situées près des gares, nous ne comprenons pas pourquoi une surtaxe SNCF serait appliquée, puisque aucun comptoir n'est à ce jour situé en gare (ex. St Nazaire, Poitiers, La Rochelle, Chambéry, que nous connaissons bien, toutes situées à l'extérieur et au moins à 5 ou 10 mn de marche) [...] n'utilisent pas les parking SNCF, (elles ont leur propre parking) et déposent les contrats dans un hôtel proche en dehors des heures d'ouverture. Ex. la Rochelle : agence située à 200m de la Gare, dépose des contrats à l'hôtel Ibis en dehors des heures, voiture garée dans la rue devant l'agence* » (cotes 4671 et 4672).
99. Les réactions à ce courriel exprimées en interne par les responsables commerciaux et marketing d'Hertz sont les suivantes (cotes 4669 et 4670) :
- Un courriel du 30 novembre 2005 émanant de l'attaché commercial adressé au chef des ventes Paris Ile de France indique : « *Et de 1 !! Voici le premier retour à propos de la surcharge locale !!! D'ailleurs, j'avoue être à cours d'argument pour l'exemple précis donné par ma cliente (qui d'ailleurs a travaillé aux opérations chez Hertz)* » ;
 - Le 1^{er} décembre 2005, le chef des ventes Paris Ile-de-France a transféré le courriel et l'historique des échanges précédents au directeur des ventes « *grands comptes* », assorti du commentaire suivant : « *Je crois que nous avons besoin d'un véritable argumentaire pour les agences en dehors des gares !* » ;
 - Le même jour, le directeur des ventes « *grands comptes* » a adressé ces échanges au directeur commercial, en indiquant : « *Hem hem ... Peut-on se voir pour bâtir un argu en béton* » ;
 - Enfin, le 14 décembre 2005, le directeur commercial a transféré ces courriels notamment au directeur des franchisés en indiquant : « *Voilà une copie du mail (voir en bas) de la jeune femme qui a travaillé chez Hertz et qui a trop bien compris notre manœuvre...* ».

E. LES GRIEFS NOTIFIÉS

Grief n° 1 relatif aux pratiques d'échanges d'informations

Il est fait griefs aux sociétés ou organismes suivants :

- *Europcar France SAS (RCS 303 656 847) pour la période du 1^{er} janvier 2003 à la fin de l'année 2011 ;*
- *Europcar International SAS (RCS 542 065 305) pour la période du 1^{er} janvier 2003 à la fin de l'année 2011 en sa qualité de société mère d'Europcar France SAS ;*
- *Volkswagen AG (HRB 100484) pour la période du 1^{er} janvier 2003 à la fin du mois de février 2006 en sa qualité de société mère d'Europcar France SAS ;*
- *Europcar Groupe SA (RCS 489 099 903) pour la période de mars 2006 à la fin de l'année 2011 en sa qualité de société mère d'Europcar France SAS ;*
- *Avis Location de Voitures SAS (RCS 652 023 961) pour la période du 1^{er} janvier 2003 à la fin de l'année 2011 ;*
- *Milton Location de Voitures SAS (RCS 445 365 497) pour la période du 1^{er} janvier 2003 à la fin de l'année 2011 ;*
- *Avis Budget EMEA Limited (Reg. N° 311 438) pour la période du 1^{er} janvier 2003 à la fin de l'année 2011 en sa qualité de société mère d'Avis Location de Voitures SAS et de Milton Location de Voitures SAS ;*
- *Avis Budget Groupe Inc. (Reg. N° 0804 185) pour la période d'octobre 2011 au 31 décembre 2011 en sa qualité de société mère d'Avis Location de Voitures SAS et de Milton Location de Voitures SAS ;*
- *Hertz France SAS (RCS 377 839 667) pour la période du 1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2011 ;*
- *The Hertz Corporation pour la période du 1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2011 en sa qualité de société mère de Hertz France SAS ;*
- *Hertz Global Holdings, Inc. pour la période de décembre 2005 à la fin de l'année 2011 en sa qualité de société mère de Hertz France SAS ;*
- *Citer SA (RCS 318 771 995) pour la période du 1^{er} janvier 2003 à la fin de l'année 2011 ;*
- *Peugeot SA (RCS 552 100 554) pour la période du 1^{er} janvier 2003 à la fin de l'année 2011 en sa qualité de société mère de Citer SA ;*
- *Sixt SAS (RCS 411 207 012) pour la période du 1^{er} janvier 2003 à la fin de l'année 2011 ;*
- *Sixt SE (Reg. N° HRB 206 738) pour la période du 1^{er} janvier 2003 à la fin de l'année 2011 en sa qualité de société mère de Sixt SAS ;*
- *EDA SA (RCS 377 872 932) pour la période de mars 2003 à la fin du mois de février 2006 et de février 2010 à la fin de l'année 2011 ;*
- *ADA SA (RCS 338 657 141) pour la période de mars 2003 à la fin du mois de février 2006 et de février 2010 à la fin de l'année 2011 en sa qualité de société mère d'EDA SA ;*
- *Atlantique Auto Location SA (RCS 682 720 743) pour la période de janvier 2003 à la fin de l'année 2011 ;*
- *Ouest Location SAS (RCS 323 873 174) pour la période du début de l'année 2003 au 31 décembre 2011 ;*
- *Auto 44 SAS (RCS 871 800 637) pour la période du 1^{er} janvier 2003 à la fin de 2011 ;*
- *SO.BA.LA. SASAU (RCS 310 623 533) pour la période du début de l'année 2005 au 31 décembre 2011 ;*

- *Locabis Sarl. (RCS 393 591 771) pour la période du 1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2011 ;*
- *Services Plus Sarl. (RCS 352 585 327) pour la période du 1^{er} mai 2007 au 31 décembre 2011 ;*
- *SM Location (RCS 399 568 815) pour la période du 1^{er} janvier 2003 au 31 janvier 2010 ;*
- *Aéroports de Paris SA (RCS Paris 552 016 628) pour la période du début de l'année 2003 à la fin de 2011 ;*
- *Chambre de commerce et de l'industrie Nice Côte d'Azur pour la période allant du 1^{er} janvier 2003 au 30 juin 2008 ;*
- *SAS Aéroports de la Côte d'Azur (RCS 493 479 489) pour la période du 1^{er} juillet 2008 au 31 décembre 2011 ;*
- *Chambre de commerce et de l'industrie de Lyon pour la période allant du 1^{er} janvier 2003 au 15 mai 2007 ;*
- *SA Aéroports de Lyon (RCS 493 425 136) pour la période du 16 mai 2007 au 31 décembre 2011 ;*
- *Chambre de commerce et de l'industrie de Marseille pour la période allant du 1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2011 ;*
- *Chambre de commerce et de l'industrie de Toulouse pour la période allant du 1^{er} janvier 2003 au 17 mars 2007 ;*
- *SA Aéroport Toulouse Blagnac (RCS Toulouse 493 292 403) pour la période du 18 mars 2007 au 31 décembre 2011 ;*
- *à l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour la période du 1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2011 ;*
- *Chambre de commerce et de l'industrie de Bordeaux pour la période allant du 1^{er} janvier 2003 au 18 avril 2007 ;*
- *SA Aéroport de Bordeaux Mérignac (RCS 487 607 202) pour la période du 19 avril 2007 au 31 décembre 2011 ;*
- *Chambre du commerce et de l'industrie de Nantes pour la période du 1^{er} janvier 2003 jusqu'au 31 décembre 2010 ;*
- *Société Concessionnaire des Aéroports du Grand Ouest SAS (RCS 528 963 952) pour l'année 2011 ;*
- *Chambre de commerce et de l'industrie de Montpellier pour la période allant du 1^{er} janvier 2003 au 29 juin 2009 ;*
- *SA Aéroport de Montpellier Méditerranée (RSC 508 364 155) pour la période du 30 juin 2009 au 31 décembre 2011 ;*
- *Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome de Biarritz-Anglet-Bayonne (Siret : 256 401 639 00024) pour la période du début de l'année 2005 jusqu'à la fin de 2011 ;*
- *Chambre de commerce et de l'industrie de Rennes pour la période allant du 1^{er} janvier 2003 au 28 février 2010 ;*
- *Société d'Exploitation des Aéroports de Rennes et Dinard (RCS 519 041 354) pour la période du 1^{er} mars 2010 au 31 décembre 2011 ;*
- *Chambre du commerce et de l'industrie du Vaucluse pour la période du début de l'année 2005 jusqu'à la fin de l'année 2011,*

d'avoir participé à une entente sur le marché français de la location de voitures de courte durée dans les aéroports, en mettant en œuvre une pratique concertée constituée des échanges réguliers et permanents d'informations confidentielles, précises et individualisées sur l'activité des loueurs de voitures. Ces échanges d'informations confidentielles entre les sociétés de location de voitures ont eu lieu dans chacun des douze aéroports français visés par la procédure et ont été facilités par

les gestionnaires des aéroports qui ont ainsi participé à la pratique concertée. Celle-ci a eu pour objet et effet d'orienter les politiques et les stratégies commerciales des sociétés de location de voitures, limitant ainsi leur autonomie commerciale sur ce marché.

Cette pratique continue constitue donc une entente anticoncurrentielle, prohibée par l'article L. 420-1 du code de commerce et l'article 101 TFUE.

Grief n° 2 relatif à la surcharge gare

Il est fait grief aux sociétés :

- *Europcar France SAS (RCS 303 656 847) pour la période du 25 novembre 2005 au 31 décembre 2014 ;*
- *Europcar International SAS (RCS 542 065 305) pour la période du 25 novembre 2005 au 31 décembre 2014 en sa qualité de société mère d'Europcar France SAS ;*
- *Volkswagen AG (HRB 100484), pour la période du 25 novembre 2005 à la fin de février 2006 en sa qualité de société mère d'Europcar France SAS ;*
- *Europcar Groupe SA (RCS 489 099 903) pour la période de mars 2006 à la fin de l'année 2014 en sa qualité de société mère d'Europcar France SAS ;*
- *Avis Location de Voitures SAS (RCS 652 023 961) pour la période du 25 novembre 2005 au 31 décembre 2014 ;*
- *Avis Budget EMEA Limited (Reg. N° 311 438) pour la période du 25 novembre 2005 au 31 décembre 2014 en sa qualité de société mère d'Avis Location de Voitures SAS ;*
- *Avis Budget Groupe Inc. (Reg. N° 0804 185) pour la période d'octobre 2011 au 31 décembre 2014 en sa qualité de société mère d'Avis Location de Voitures SAS ;*
- *Hertz France SAS (RCS 377 839 667) pour la période du 25 novembre 2005 au 31 décembre 2014 ;*
- *The Hertz Corporation pour la période du 25 novembre 2005 au 31 décembre 2014 en sa qualité de société mère de Hertz France SAS ;*
- *Hertz Global Holdings, Inc. pour la période de décembre 2005 à la fin de l'année 2014 en sa qualité de société mère de Hertz France SAS,*

d'avoir participé à une entente anticoncurrentielle sur le marché français de la location de voitures de courte durée, en mettant en œuvre une pratique concertée relative à la mise en place d'une surcharge gare selon une stratégie préalablement établie concernant le calendrier d'annonce aux clients et le début de l'application de cette surcharge. Cette concertation a pour objet et a eu pour effet de limiter l'intensité de la concurrence entre les entreprises et de faire obstacle à la libre fixation des prix.

Cette pratique continue constitue donc une entente anticoncurrentielle, prohibée par l'article L. 420-1 du code de commerce et l'article 101 TFUE.

II. Discussion

A. SUR L'APPLICATION DU DROIT DE L'UNION

100. Les pratiques examinées dans la présente affaire portent sur le secteur de la location de voitures dans les aéroports et les gares sur l'ensemble du territoire national. Elles ont impliqué 12 aéroports français qui représentent 90 % du trafic passager national et international sur le territoire, les 50 gares françaises les plus importantes et les six principaux loueurs de voitures nationaux et internationaux du marché.
101. Il résulte de ce qui précède que les pratiques en cause dans la présente affaire doivent être analysées au regard des règles de concurrence tant internes que de l'Union, ce que les parties ne contestent pas en l'espèce.

B. SUR LE MARCHÉ PERTINENT

102. Dans leur pratique décisionnelle, les autorités nationale et européenne de concurrence ont défini les services de location de véhicules de tourisme comme « *la mise à disposition, par le loueur à l'utilisateur, de véhicules pour utilisation pendant une durée contractuellement déterminée* » et ont distingué l'activité de la location de courte durée, qui consiste en la mise à disposition payante d'un véhicule pour un besoin occasionnel, d'une part, et celle de la location de longue durée, qui est utilisée par les entreprises comme un moyen de financement et d'externalisation de leur parc automobile avec une durée de location supérieure à un an, d'autre part (Décision de la Commission européenne COMP/M.1810, du 18 février 2002, *Volkswagen/Europcar*).
103. Concernant la location de véhicules courte durée, la Commission européenne a distingué deux marchés pertinents : celui des services de location de véhicules destinés aux particuliers et celui des services loués par les entreprises (Décision de la Commission européenne COMP/M. 2510 du 24 septembre 2001, *Cendant/Galileo*). Cette distinction repose sur l'analyse des conditions de concurrence qui prévalent sur chacun de ces marchés. En effet, les locations de voitures lors de voyages professionnels sont effectuées sur la base de contrats-cadres signés entre les entreprises utilisatrices et les principaux acteurs du secteur de la location de voitures, qui disposent d'un réseau au sein des aéroports, d'une bonne réputation et d'un bon niveau de services, alors que pour les locations à titre privé, les clients ont un choix de loueurs de voitures plus large.
104. En ce qui concerne la dimension géographique du marché de la location courte durée, les autorités de la concurrence française et européenne ont retenu une délimitation nationale (Décision COMP/M.3090 *Volkswagen/Offset/Crescent/LeasePlan/JV*) ou locale selon la nature des services rendus.
105. Ainsi, le marché apparaît de niveau national pour les clients professionnels passant des contrats-cadres annuels et compte tenu du poids économique que représente le chiffre d'affaires des « *grands comptes* » dans le chiffre d'affaires global des loueurs. A l'inverse, pour les clients « *diffus* », la durée de la location étant généralement courte et ponctuelle, le marché peut être très localisé dans la mesure où il n'est pas économiquement rationnel de s'adresser à une agence éloignée du trajet pour lequel on effectue la location.

106. Une approche similaire peut être retenue en matière de location de voitures courte durée dans les aéroports et les gares. En effet, à l'issue d'un trajet en avion ou en train, les clients professionnels ou particuliers auront le choix entre les loueurs présents au sein de l'aéroport ou de la gare, et toute location de voitures auprès d'une agence éloignée renchéirait nécessairement le coût total du service. De ce fait, une définition locale, correspondant à chacun des aéroports ou gares concernés par les pratiques, pourrait être envisagée.
107. Il n'est toutefois pas nécessaire de conclure sur la dimension géographique des marchés concernés. En effet, lorsque les pratiques en cause sont examinées au titre de la prohibition des ententes, comme c'est le cas en l'espèce, il n'est pas nécessaire de définir le marché avec précision dès lors que le secteur a été suffisamment identifié pour qualifier les pratiques observées et permettre de les imputer aux opérateurs qui les ont mises en œuvre.
108. En l'occurrence, les pratiques examinées portent sur les marchés de la location de voitures de courte durée auprès des professionnels ou des particuliers effectuées dans les aéroports et les gares dans le contexte d'un voyage privé ou d'un voyage d'affaires.

C. SUR LE BIEN-FONDÉ DES GRIEFS

1. S'AGISSANT DU GRIEF RELATIF AUX ÉCHANGES D'INFORMATIONS

a) Les principes applicables en matière d'échange d'informations

109. Pour plus de clarté dans l'analyse, l'Autorité entend réserver l'expression « *échange d'informations* » entre concurrents au seul cas des transmissions périodiques de données confidentielles nominatives portant sur des comportements passés.
110. Lorsque les échanges entre concurrents concernent des données sur la stratégie commerciale et tarifaire que les entreprises envisagent d'adopter, il s'agit de pratiques concertées horizontales portant sur le comportement tarifaire futur des concurrents (voir par exemple décision n° 15-D-03 du 11 mars 2015, par. 289). Dans un tel cas, la qualification d'« *échange d'informations* » ne devrait pas être utilisée car elle risque de renvoyer de manière erronée à une jurisprudence spécifique qui n'est pas applicable (notamment les arrêts des juridictions de l'Union intervenus dans l'affaire dite des « Tracteurs anglais » rappelée ci-dessous).
111. Dans ses lignes directrices sur les accords de coopération horizontale, la Commission européenne a précisé « [qu'un] *échange d'information peut (...) constituer une pratique concertée s'il diminue l'incertitude stratégique sur le marché et, partant, facilite la collusion, c'est-à-dire si les données échangées présentent un caractère stratégique. En conséquence, l'échange de données stratégiques entre concurrents équivaut à une concertation, en ce qu'il diminue l'indépendance de comportement des concurrents sur le marché et leur incitation à se livrer concurrence* » (Lignes directrices sur l'applicabilité de l'article 101 du Traité aux accords de coopération horizontale de la Commission européenne, paragraphe 61).
112. Selon ces mêmes lignes directrices (point 75), les effets sur la concurrence d'un échange d'informations doivent être analysés à l'aune de deux séries de critères, dont la liste n'est pas exhaustive, qui concernent, d'une part, les conditions économiques qui prévalent sur le marché (notamment transparence, degré de concentration, symétrie de la situation des entreprises) et, d'autre part, les caractéristiques des informations échangées (notamment leur caractère agrégé ou individualisé, leur ancienneté ou la fréquence des échanges).

113. Les juridictions européennes ont précisé les conditions dans lesquelles un échange d'informations est susceptible d'accroître la transparence sur le marché, de lever l'incertitude sur le comportement des concurrents et d'altérer la concurrence qui subsiste entre les opérateurs.
114. A ce titre, le Tribunal a indiqué dans un arrêt John Deere que « (...) *la généralisation, entre les principaux offreurs, d'un échange d'informations précises et selon une périodicité rapprochée, concernant l'identification des véhicules immatriculés et le lieu de leur immatriculation, est de nature, sur un marché oligopolistique fortement concentré, tel le marché en cause (voir, ci-dessus, point 52), et où, par suite, la concurrence est déjà fortement atténuée et l'échange d'informations facilité, à altérer sensiblement la concurrence qui subsiste entre les opérateurs économiques. En effet, dans une telle hypothèse, la mise en commun régulière et rapprochée des informations relatives au fonctionnement du marché a pour effet de révéler périodiquement, à l'ensemble des concurrents, les positions sur le marché et les stratégies des différents concurrents » (arrêt du TPI du 27 octobre 1994, John Deere Ltd / Commission des Communautés européennes, aff. T-35/92, soulignement ajouté).*
115. Dans cette même affaire, la Cour a validé le raisonnement suivi par la Commission et le Tribunal en indiquant que « *Dans cette appréciation, le Tribunal a tenu compte de la nature, de la périodicité et de la destination des informations transmises en l'espèce. S'agissant, premièrement, de la nature des informations échangées, notamment de celles relatives aux ventes effectuées sur le territoire de chacune des concessions du réseau de distribution, le Tribunal a ainsi considéré, aux points 51 et 81, qu'elles sont des secrets d'affaires et permettent aux entreprises parties à l'accord de connaître les ventes effectuées par leurs concessionnaires en dehors et à l'intérieur du territoire attribué, ainsi que celles des autres entreprises concurrentes et de leurs concessionnaires parties à l'accord. Deuxièmement, le Tribunal a retenu, dans les mêmes points 51 et 81, que les informations relatives aux ventes sont diffusées selon une périodicité rapprochée et de manière systématique. Enfin, au point 51, le Tribunal a constaté que les informations sont diffusées entre les principaux offreurs, au seul profit de ceux-ci, à l'exclusion des autres offreurs et des consommateurs » (arrêt de la Cour de justice du 28 mai 1998, John Deere Ltd / Commission des Communautés européennes, aff. C-7/95, soulignement ajouté).*
116. La jurisprudence nationale adopte une approche similaire.
117. Ainsi dans une affaire concernant les pratiques d'échanges d'informations entre les palaces parisiens, la cour d'appel a jugé que « *si la transparence entre les acteurs économiques n'est pas susceptible, sur un marché concurrentiel, de restreindre l'autonomie de décision et par suite la concurrence entre les offreurs au sens de l'article L. 420-1 du Code de commerce compte tenu du caractère atomisé de l'offre et de l'incertitude subsistant pour chacun des opérateurs économiques quant au caractère prévisible du comportement de ses concurrents, il en va autrement sur un marché oligopolistique fortement concentré où l'échange régulier entre les acteurs assurant la majeure partie voire la totalité de l'offre, selon une périodicité rapprochée et systématique, d'informations nominatives, précises et non publiques sur le marché est de nature à altérer sensiblement la concurrence qui subsiste entre les opérateurs économiques dès lors que la mise en commun régulière et rapprochée de ces informations a pour effet de révéler périodiquement à l'ensemble des concurrents les positions sur le marché et les stratégies de chacun d'eux* » (arrêt de la cour d'appel de Paris du 26 septembre 2006, société hôtel le Bristol SA, n° 2005/24285, soulignement ajouté).
118. Les mêmes principes ont été appliqués par le Conseil de la concurrence pour apprécier le caractère restrictif de concurrence des échanges mensuels de données sur le nombre des nouveaux abonnements souscrits et sur le nombre des résiliations, mis en place par les trois

opérateurs présents sur le marché français de la téléphonie mobile entre 1997 et 2003. S'agissant de la structure du marché, le Conseil avait relevé dans sa décision que « *les critères qui fondent l'analyse du juge communautaire sont donc ceux d'un oligopole fermé, en raison de l'existence d'importantes barrières à l'entrée, sur lequel les positions des entreprises sont relativement stabilisées* » (Décision n° 05-D-65 du 30 novembre 2005 relative à des pratiques constatées dans le secteur de la téléphonie mobile).

119. S'agissant du caractère stratégique des informations échangées, le Conseil a rappelé que « *ce qui importe, selon la jurisprudence John Deere, n'est pas la précision, mesurée en termes abstraits, des informations échangées mais bien le lien entre la nature de ces informations et la possibilité pour les opérateurs de surveiller l'impact de leur politique commerciale, et de celle de leurs concurrents, sur leurs ventes* » (Décision n° 05-D-65, précitée).
120. Par un arrêt rendu le 27 juin 2007 dans l'affaire de la téléphonie mobile précitée, la Cour de cassation a indiqué que pour établir les griefs, la cour d'appel aurait dû rechercher « *de façon concrète (...) si l'échange régulier, de 1997 à 2003, d'informations rétrospectives entre les trois entreprises opérant sur le marché (...) avait eu pour objet ou pour effet réel ou potentiel, compte tenu des caractéristiques du marché, de son fonctionnement, de la nature et du niveau d'agrégation des données échangées (...), de permettre à chacun des opérateurs de s'adapter au comportement prévisible de ses concurrents et ainsi de fausser ou de restreindre de façon sensible la concurrence sur le marché concerné* » (arrêt de la Cour de cassation du 27 juin 2007, Bouygues Télécom, pourvoi n° 07-10.303, soulignement ajouté).
121. Ainsi, la caractérisation d'une infraction ayant des effets potentiellement restrictifs de concurrence doit faire l'objet d'une démonstration concrète selon les circonstances de l'espèce.
122. Dans le cadre d'un second pourvoi formé dans cette affaire, la Cour de cassation a considéré que la cour d'appel, dans son arrêt sur renvoi, avait satisfait à l'exigence de démonstration concrète de l'effet potentiel restrictif de concurrence de l'échange, en relevant que, en l'état des « *constatations et appréciations* » de l'espèce, les informations échangées « *avaient été effectivement utilisées par les opérateurs mobiles pour ajuster leur stratégie* » (arrêt de la Cour de cassation du 7 avril 2010, Bouygues Télécom, pourvoi n° 09-12.984).

b) L'application au cas d'espèce

123. Afin de déterminer si les échanges d'informations mis en place entre les aéroports et les loueurs ont un effet anticoncurrentiel et conduisent à diminuer l'incertitude stratégique sur le marché et réduire l'autonomie de comportement des entreprises et leur incitation à se livrer concurrence, il convient d'examiner successivement la structure du marché concerné et le caractère stratégique des informations échangées.

Sur la structure du marché

124. Le marché de la location de voitures dans les aéroports comporte un nombre limité d'acteurs, en raison notamment des contraintes de l'espace aéroportuaire. Sur les grands aéroports français, les clients ont en moyenne le choix entre six enseignes : Avis (Budget), Europcar, Citer, Hertz, Sixt et ADA, ou leurs franchisés.
125. A ces contraintes spatiales propres aux sites aéroportuaires s'ajoutent les coûts d'exploitation élevés spécifiques à l'activité de location en aéroport, que tous les loueurs ne sont pas en mesure d'acquitter, ainsi que certaines contraintes telles que les clauses de « *minimum garanti* » pour les redevances payées aux gestionnaires, qui limitent leur nombre dans les aéroports.

126. Toutefois, on relève que le marché de la location de voitures, s'il est concentré, a connu des évolutions notables dans chaque aéroport durant la période examinée.
127. Ainsi, la société Sixt est entrée sur le marché français en 1997 et dans les principaux aéroports français dès 2003. Elle s'est progressivement implantée sur les aéroports de taille plus modeste au cours de la période considérée, à Nantes dès 2004, à Toulouse en 2005 et à Rennes en 2007. Sixt, qui revendique une politique de prix agressive, a vu ses parts de marché augmenter de façon progressive mais constante pendant neuf ans. Ainsi, tandis que Sixt réussissait son entrée, les leaders, Hertz et Avis, ont vu leurs parts de marché baisser significativement, respectivement de plus 6 % et 4 % sur la période 2003 à 2011 concernée par les pratiques, alors que d'autres, comme la société ADA, ont quitté le marché.
128. Enfin, l'instruction a relevé la sortie progressive des franchisés au profit des agences intégrées en raison des difficultés du modèle de franchise à résister aux conditions du marché dans les aéroports. Ainsi, sur 14 franchisés des enseignes Avis, Budget, Europcar, Sixt et ADA initialement concernés par la procédure, seuls sept ont été visés par la notification de griefs, les autres ayant été placés en liquidation judiciaire.
129. En tout état de cause, la jurisprudence n'exige pas l'existence d'un oligopole stable pour établir le caractère anticoncurrentiel d'un système d'échange d'informations. Par conséquent, l'analyse de la structure du marché ne suffit pas pour se prononcer sur l'effet anticoncurrentiel des échanges poursuivis. Elle est une condition préalable pour apprécier la possibilité d'une atteinte à la concurrence mais l'analyse du caractère stratégique des données échangées demeure nécessaire.

Sur le caractère stratégique des informations échangées

130. Si certaines données transmises par les aéroports, notamment les chiffres d'affaires individualisés et le nombre de contrats réalisés par chaque loueur, constituent des informations confidentielles passées, non disponibles sur le marché, ce constat ne suffit pas, par lui-même, à démontrer le caractère stratégique des informations échangées.
131. Selon la jurisprudence européenne ou nationale précitée, un échange régulier d'informations passées peut être restrictif de concurrence lorsqu'il diminue l'incertitude stratégique sur le marché et, partant, facilite la collusion tacite en réduisant l'autonomie de comportement des entreprises et leur incitation à se livrer concurrence. Le terme stratégique vise ici la capacité des entreprises à adapter leur comportement concurrentiel sur le marché en fonction des informations reçues. Il ne se déduit donc pas de la seule nature des informations échangées mais s'apprécie au vu du fonctionnement concret du marché et des circonstances spécifiques à l'espèce.
132. Ainsi, les lignes directrices de la Commission européenne sur les restrictions horizontales classent les informations relatives aux chiffres d'affaires et aux quantités vendues passés parmi les informations présentant un intérêt stratégique certain, mais précisent que leur valeur est fonction d'autres facteurs, tels que le niveau d'agrégation auquel ils sont calculés, le contexte de marché dans lequel elles sont échangées ou les modalités de l'échange (Lignes directrices point 86).
133. S'agissant du contexte de marché, les lignes directrices de la Commission européenne précitées spécifient que les répercussions d'un échange d'informations sur la concurrence dépendent non seulement des caractéristiques initiales du marché sur lequel il se produit (concentration, transparence, stabilité, complexité, etc.), mais également de la façon dont le type d'informations échangées peut modifier ces caractéristiques. C'est donc la combinaison du niveau de transparence initiale et de la façon dont l'échange d'informations affecte celui-ci qui déterminera

l'existence d'effets restrictifs réels ou potentiels sur la concurrence (Lignes directrices points 77 et 78).

134. En l'espèce, il ressort des constatations que dans les douze aéroports visés par la procédure, les pratiques d'échanges d'informations donnaient accès à chaque loueur au chiffre d'affaires et au nombre de contrats de ses concurrents réalisés au cours du mois précédent la communication des données. Dans la plupart des aéroports, les opérateurs avaient également accès au niveau du trafic de passagers arrivant sur l'aéroport concerné. A partir de ces données, les loueurs pouvaient calculer les parts de marché, la valeur moyenne des contrats, le taux de pénétration par rapport aux passagers arrivant, le taux de progression du nombre des contrats et du chiffre d'affaires par rapport au même mois de l'année précédente. Certains aéroports fournissaient directement ces ratios statistiques ce qui évitait aux loueurs de les calculer eux-mêmes.
135. Il convient de déterminer si la transmission du chiffre d'affaires individuel et du nombre de contrats conclus par chacun des loueurs au cours du mois précédent était de nature à réduire de manière suffisante l'incertitude sur le marché de sorte que chaque loueur impliqué dans cet échange était en mesure d'appréhender les stratégies tarifaires et commerciales de ses concurrents avec suffisamment de précision pour adapter son comportement en conséquence.
136. En l'occurrence, les aéroports transmettaient aux loueurs des informations présentées sous une forme agrégée, ce qui ne leur permettait pas de distinguer, au sein d'un chiffre d'affaires mensuel global et d'un nombre total de contrats réalisés par chaque concurrent, la part revenant aux clients « *diffus* » et la part réalisée avec les clients « *grands comptes* ».
137. Or comme cela a été indiqué précédemment, ces deux types de clientèle appartiennent à des marchés distincts, dont les conditions de fonctionnement, la formation des prix et le niveau de transparence initial sont très différents.
138. S'agissant en premier lieu des locations aux particuliers, le marché des clients « *diffus* » se caractérise par un niveau initial de transparence élevé sur les prix. En effet, en raison de la publicité des tarifs aux guichets occupés par les loueurs dans les aéroports et de l'accès à une tarification en ligne, chacun peut observer en temps réel l'évolution des prix de ses concurrents. Ces derniers disposent de logiciels de veille concurrentielle qui leur donnent une vision détaillée au jour le jour des différents prix des concurrents, y compris ceux pratiqués en temps réel en ligne. Malgré le foisonnement des grilles tarifaires, les loueurs ont donc une connaissance relativement fine des tarifs des concurrents à travers les données observées sur le marché. Au-delà de cette transparence naturelle des prix, ils connaissent également les parts de marché des concurrents grâce aux échanges d'informations. Toutefois, ils ne sont pas en mesure d'établir un lien précis entre les tarifs pratiqués par leurs concurrents et les parts de marché obtenues. En effet, cette connaissance des tarifs ne permet pas de déduire l'efficacité de la stratégie commerciale mise en place par chaque concurrent à partir du chiffre d'affaires mensuel et du revenu moyen par dossier diffusés par les aéroports, cela pour plusieurs raisons.
139. Tout d'abord, les locations aux particuliers peuvent connaître de grands décalages entre le moment où le véhicule est réservé et celui où le contrat est exécuté, du fait des réservations en ligne ou de l'existence d'intermédiaires. A titre d'exemple, Hertz a indiqué que « [20-30 %] des réservations ont lieu de la veille pour le lendemain, environ [75-85 %] des réservations sont effectuées dans les sept jours avant le départ, et [5-10 %] des clients en aéroport arrivent sans réservation ».
140. En outre, comme cela est indiqué au paragraphe 38, les prix publics des loueurs sont modifiés en temps réel selon un système de tarification de « *yield management* » tenant compte à la fois de la demande qui s'adresse à chaque loueur et des prix des concurrents. Par ailleurs, une partie significative des tarifs effectivement appliqués aux clients « *diffus* » ne sont pas définis par les

loueurs eux-mêmes mais par des intermédiaires (agences de voyages, compagnies aériennes etc.). Dans ces conditions, les informations mensuelles échangées ne permettaient pas d'observer de manière continue l'efficacité de la politique tarifaire de chaque loueur sur les clients « *diffus* ».

141. S'agissant en second lieu des locations aux professionnels, le marché des « *grands comptes* » est plus opaque que le marché « *diffus* » en ce qui concerne les prix. En effet, les loueurs déterminent par des contrats-cadres ou des programmes de fidélisation des tarifs qui sont élaborés à l'avance et proposés au client dans le cadre de procédures d'appel d'offres, la durée du contrat-cadre étant généralement au moins d'un an. Certes, l'existence de clients partagés entre deux ou plusieurs loueurs et les discussions commerciales lors des appels d'offres permettent aux loueurs de déceler l'existence d'un comportement concurrentiel agressif d'un concurrent. Mais en toute hypothèse, compte tenu de la périodicité annuelle ou biannuelle des négociations des contrats-cadres, les statistiques mensuelles émanant des aéroports ne permettaient pas de renforcer la transparence du marché pour les loueurs.
142. Enfin, l'évolution du chiffre d'affaires mensuel s'avère difficile à interpréter en raison de « l'effet de composition » des offres (grande variété des tarifs, des options et des catégories de véhicules disponibles, voir paragraphe 41).
143. En définitive, compte tenu de leurs caractéristiques propres, les données agrégées portant sur les deux marchés confondus ne pouvaient, au cas d'espèce, réduire l'autonomie commerciale des loueurs en leur révélant la stratégie commerciale de leurs concurrents sur le marché des « *grands comptes* », sur le marché « *diffus* » ou sur ces deux marchés considérés ensemble.
144. L'absence de caractère stratégique des informations échangées est confirmée par les autres éléments au dossier. En effet, si les loueurs ne contestent pas avoir pris en compte les données émanant des aéroports, au même titre que d'autres éléments, pour apprécier *a posteriori* les performances de leurs agences sur les aéroports, aucune pièce du dossier n'établit l'existence d'une situation concrète dans laquelle les informations mensuelles émanant des aéroports auraient fourni à un loueur une connaissance précise de la stratégie à court terme de ses concurrents qui l'aurait conduit à infléchir son propre comportement sur le marché.
145. Par conséquent, l'existence d'effets potentiels sur la concurrence résultant des échanges d'informations examinés n'est pas démontrée.

Conclusion

146. Au vu de ce qui précède, il n'est pas établi que les informations échangées mensuellement par les loueurs au travers des gestionnaires d'aéroport avaient un caractère stratégique au sens où leur transmission pouvait avoir comme effet potentiel de restreindre leur autonomie en révélant périodiquement leurs positions et leurs stratégies sur les marchés affectés.
147. En conséquence, l'existence d'un échange régulier d'informations stratégiques susceptible de constituer une restriction de concurrence contraire aux articles 101 TFUE et L 420-1 du code de commerce n'est pas établie.

2. S'AGISSANT DU GRIEF RELATIF À LA « SURCHARGE GARE »

a) Le standard de preuve

148. L'existence d'une entente ou d'une pratique concertée peut être démontrée par des éléments convergents prouvant que des contacts ont eu lieu entre un certain nombre d'entreprises et

qu'elles poursuivaient le but commun d'éliminer ou de réduire l'incertitude relative à leur comportement futur sur le marché (arrêts de la Cour de justice du 16 décembre 1975, Suiker Unie e.a. / Commission des communautés européennes, 40/73 à 48/73, 50/73, 54/73 à 56/73, 111/73, 113/73 et 114/73, points 175 et 179 et arrêt du Tribunal du 12 juillet 2011, Fuji Electric Co. Ltd. / Commission européenne, aff. T-132/07, point 88).

149. La Cour de cassation a confirmé la valeur probatoire d'un faisceau d'indices graves, précis et concordants pour établir l'existence d'une entente (arrêt de la Cour de cassation du 7 avril 2010, Société puériculture de France SAS, pourvoi n° 09-11853).
150. Comme l'a jugé le Tribunal de l'Union, les parties mises en cause peuvent contester valablement le faisceau d'indices réunis contre elles en apportant une explication plus convaincante de leur comportement que la concertation : « *Lorsque la Commission a réuni des éléments de preuve suffisamment précis et concordants pour fonder la conviction que le comportement de plusieurs entreprises ne s'explique que par l'existence d'une entente ou d'une pratique concertée, c'est aux entreprises concernées d'établir que leur comportement peut recevoir une explication satisfaisante ne faisant pas intervenir une telle violation des obligations que leur impose l'article 81§1[101§1] du traité* » (arrêt du Tribunal du 24 octobre 1991, Atochem SA / Commission européenne, aff. T-3/89).

b) L'application au cas d'espèce

151. Le second grief vise une entente « *relative à la mise en place d'une surcharge gare selon une stratégie préalablement établie concernant le calendrier d'annonce aux clients et le début de l'application de cette surcharge* ». La notification de griefs a considéré que la preuve d'une coordination sur le calendrier de l'annonce et l'application de la surcharge permettait d'établir une entente sur la mise en place de la surcharge gare elle-même. En effet, l'élaboration d'un tel tableau prévisionnel de mise en œuvre n'a de sens que si le principe de cette tarification nouvelle par les trois concurrents est déjà connu par eux.
152. Comme développé dans les constatations, le tableau intitulé « SUPPLEMENT GARE », saisi dans les locaux de Hertz (cotes 4892 à 4894) mentionne en haut de colonne, pour chacun des loueurs, deux séries de dates, de la manière suivante : « *Hertz 01/12/05 ; 01/01/06* » ; « *Avis 15/12/05 ; 30/01/06* » ; « *Europcar 21/12/05 ; 23/01/06* ». Pour chaque loueur, la première de ces dates correspond à la date d'annonce de la surcharge gare aux clients envisagée par chaque opérateur et la deuxième à la date prévisionnelle de l'application de cette surcharge.
153. La pertinence de ces dates prévisionnelles a été confirmée par les faits. Pour Hertz, les lettres envoyées aux clients le 30 novembre 2005 mentionnaient une date d'application au 1^{er} janvier 2006. Pour Avis, les lettres envoyées aux clients le 16 décembre 2005, indiquaient une date d'application au 30 janvier 2006. Enfin, pour Europcar, les lettres envoyées aux clients le 21 décembre 2005 prévoyaient une date d'application de la surcharge au 23 janvier 2006.
154. Quand bien même ce tableau permettrait d'attester l'existence de contacts entre loueurs limités à la question du calendrier d'application de la surcharge gare, il apparaît insuffisant pour démontrer l'existence d'une concertation préalable entre Hertz, Avis et Europcar sur la mise en place de cette surcharge.
155. En effet, en premier lieu, Hertz a versé en réponse au rapport plusieurs pièces montrant que la décision de mettre en place une surcharge gare a été prise au moins le 2 novembre 2005, si ce n'est avant, et que cette décision a été annoncée aux clients et aux franchisés dès le 8 novembre 2005 (cotes 52865 et 52866). Cette information a donc pu circuler et susciter des réactions des clients bien avant le 16 novembre 2005, date de création du tableau saisi chez

Hertz, et *a fortiori* avant le 25 novembre 2005, date de sa dernière mise à jour qui a fait l'objet de la saisie informatique.

156. A cet égard, on peut citer la réaction d'un client « *grand compte* » adressée à Hertz le 1^{er} décembre, après la réception de la lettre d'annonce de la surcharge gare, qui indique : « *Nous vous rappelons qu'aucune modification de tarif n'est acceptée pendant la période du contrat (fin 02/06). Par ailleurs, votre confrère appliquera cette modification lors du renouvellement de notre contrat et non pas au 1^{er} janvier 2006.* ». La diffusion de ce courriel en interne est accompagnée d'un commentaire du commercial de Hertz : « *Europcar – surcharge gare : voici confirmation que notre confrère vert appliquera cette surcharge* » (cote 57584, soulignement ajouté).
157. Ce document, qui est daté du jour de la première annonce de la surcharge par Hertz, montre que les clients « *grands comptes* » n'ont pas hésité à transmettre des informations sur les pratiques tarifaires des concurrents, lorsqu'ils utilisaient les services de plusieurs loueurs.
158. En second lieu, également en réponse au rapport, Avis a versé au dossier un courriel interne indiquant que deux de ses clients « *grands comptes* », nommément désignés dans le document, avaient été informés avant le 9 novembre 2005 de la mise en place d'une surcharge gare par Hertz et Citer, ce qui suscitait des interrogations de ses propres services commerciaux.
159. Ce courriel interne à Avis est ainsi rédigé : « *Deux clients nous indiquent ce jour que deux de nos concurrents viennent (hier) de les informer de la création au 1er janvier 2006 d'un supplément gare [...] Hertz aurait annoncé un supplément gare d'un montant de 24.50 € HT [...] NCiter aurait lui annoncé un montant de 23.24 € HT. Je n'ai pas plus de détails mais les conditions pourraient être identiques au supplément Apt et je n'ai rien encore concernant Europcar. Si nous avons décidé de la création d'un supplément gare au 01.01.06, j'ai besoin des informations pour établir l'argumentaire de vente, informer nos interlocuteurs ASAP ainsi qu'Avis Europe pour les comptes internationaux et modifier nos contrats et courriers clients » (cote 57214, soulignement ajouté).*
160. On peut déduire de ce document les constats suivants : (i) deux grands clients ont effectivement informé Avis de la mise en place d'une surcharge gare par Hertz et National Citer, et ce deux semaines avant l'établissement du tableau saisi chez Hertz ; (ii) National Citer est un des loueurs qui a annoncé début novembre 2005 cette surcharge à ses clients, alors que cette enseigne ne figure pas dans le tableau récapitulatif saisi chez Hertz ; (iii) au niveau hiérarchique où se situe l'auteur du courriel, les responsables commerciaux n'ont pas connaissance d'une décision d'Europcar d'appliquer la surcharge et ne semblent même pas avoir connaissance d'une position claire d'Avis sur ce point ; (iv) l'urgence est d'avoir la confirmation de cette décision afin de pouvoir en informer les clients « *aussi vite que possible* », sans attendre la diffusion des lettres circulaires.
161. Dès lors, l'hypothèse d'une entente sur la mise en place d'une surcharge gare ne pourrait viser que des contacts antérieurs au mois de novembre 2005, entre les quatre loueurs, Avis, Hertz, Europcar et National Citer.
162. Ces derniers éléments versés au dossier après la transmission du rapport, montrent qu'il est possible qu'une circulation d'informations entre certains clients et plusieurs loueurs permette d'expliquer que la mise en place d'une surcharge en gare à la fin du mois de décembre 2005 ait été connue d'une partie du marché dès la mi-novembre 2005. Par conséquent, le tableau retenu par la notification de griefs ne permet pas de démontrer, à lui seul, l'existence d'une entente sur une stratégie préalablement établie relative à la mise en place de la surcharge gare. Les autres indices présents au dossier ne sont pas de nature à remettre en cause cette explication.

163. Il apparait ainsi également plausible que les loueurs, confrontés aux nouvelles contraintes de coûts imposées par la SNCF, aient individuellement décidé avant novembre 2005 de mettre en place une surcharge dans les gares, sans concertation préalable.

Conclusion

164. Pour l'ensemble des raisons qui précèdent et en l'état des éléments présents au dossier, il convient de considérer que la pratique d'entente relative à la mise en place d'une surcharge gare visée par le grief n° 2 n'est pas établie.

DÉCISION

Article 1^{er} : L'Autorité de la concurrence considère, sur la base des informations dont elle dispose, en ce qui concerne la pratique concertée constituée d'échanges réguliers et permanents d'informations confidentielles, précises et individualisées sur l'activité des loueurs intervenue sur le marché français de la location de voitures courte durée dans les aéroports, que les conditions d'une condamnation au titre des articles 101 du TFUE et L. 420-1 du code de commerce ne sont pas réunies. Il n'y a donc pas lieu de poursuivre la procédure.

Article 2 : L'Autorité de la concurrence considère, sur la base des informations dont elle dispose, en ce qui concerne la pratique concertée relative à la mise en place d'une surcharge gare sur le marché français de la location de voitures de courte durée, que les conditions d'une condamnation au titre des articles 101 du TFUE et L. 420-1 du code de commerce ne sont pas réunies. Il n'y a donc pas lieu de poursuivre la procédure.

Délibéré sur le rapport oral de Mme Milena Sabeva et M. Sébastien Lecou, rapporteurs, et l'intervention orale de M. Umberto Berkani, rapporteur général adjoint, par M. Thierry Dahan, vice-président, président de séance, Mme Pierrette Pinot et M. Philippe Choné, membres.

La secrétaire de séance,

Le président de séance,

Claire Villeval

Thierry Dahan