



## Décision n° 2017-E-01

du 8 mars 2017

concernant une procédure rendant obligatoires des engagements présentés par

Sales-Lentz Group S.A.  
et  
Voyage Emile Weber S. à r. l.

Le Conseil de la concurrence,

Vu la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence ;

Vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

Vu l'ouverture d'une procédure relative au secteur des opérateurs de transports de personnes sur base de l'article 10 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence ;

Vu la décision du Conseil de la concurrence n°2016-FO-01 du 18 février 2016;

Vu la communication des griefs du 25 avril 2016;

Vu les engagements proposés par Sales-Lentz Group S.A. et Voyage Emile Weber S. à r. l. en date du 22 décembre 2016 ;

Vu l'avis du conseiller désigné en date du 6 janvier 2017 relatif aux engagements proposés ;

Vu les pièces du dossier ;

Considérant ce qui suit :

## Index

1. Historique de la procédure	4
2. Entreprises visées	5
3. Marché en cause	9
4. Evaluation préliminaire des pratiques alléguées	9
4.1 Rappel des faits à l'origine de l'enquête	9
4.1.1 Le transport CAPABS, soumission ouverte avec publication d'avis	9
4.1.2 L'offre TUL	11
4.1.3 Annulation du marché	13
4.2 L'applicabilité du droit de la concurrence	14
4.2.1 Le droit national de la concurrence	14
4.2.2 Le droit de la concurrence de l'Union européenne (UE) et l'affectation du commerce intracommunautaire	14
4.3 La nature de l'éventuelle l'infraction	15
4.4 L'existence d'un accord	16
4.5 Les éventuelles justifications de l'accord visé et le contexte factuel particulier de l'affaire	20
4.5.1 Les justifications avancées par les entreprises	20
4.5.1.1 Les exigences du cahier des charges	21
4.5.1.2 Les capacités techniques des entreprises	24
4.5.1.3 L'effort organisationnel	28
5. Les engagements proposés par SLG et VEW	29
6. Conclusions du Conseil	32
Annexe I : Description des lots	36
Annexe II : Représentations schématisées	41
Annexe III : Engagements pris par SLG et VEW	43

## 1. Historique de la procédure

1. En date du 14 août 2014, le Conseil de la concurrence (ci-après : « le Conseil ») a été invité par Maître [REDACTED] en qualité de mandataire de Transport Union Lëtzebuerg S.à.r.l (ci-après : « TUL ») à formuler une lettre d'orientation informelle sur la licéité, au regard du droit de la concurrence, du recours à un groupement d'entreprises dans le cadre du marché public relatif au « Transport Complémentaire d'Accessibilité pour Personnes à Besoins Spécifiques » (ci-après : « transport CAPABS ») lancé le 3 mai 2014 par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des Transports (ci-après : le « MDDI »). L'exécution des services de transport CAPABS devait répondre à la réorganisation souhaitée des anciens transports EDIFF.<sup>1</sup>
2. Par décision du 29 septembre 2014, et notamment à la suite d'une demande d'informations supplémentaires concernant ce marché public en date du 28 août 2014 au MDDI, le Conseil a ouvert une procédure relative aux opérateurs de transports de personnes sur base de l'article 10 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence. Le président du Conseil a, dans le cadre de cette procédure, nommé conseiller désigné le conseiller Jean-Claude Weidert par ordonnance du 20 octobre 2014.
3. Des demandes de renseignements ont été adressées en date du 21 octobre 2014 à 33 sociétés de transport, ainsi qu'à la société TUL et une demande d'information a été adressée au MDDI.
4. Entre le 6 janvier et le 13 février 2015, le conseiller désigné a, dans le cadre de son enquête, rencontré certaines entreprises visées par la procédure afin de relever des informations supplémentaires.
5. Le 1<sup>er</sup> mars 2016, une demande de renseignements a été envoyée à Sales-Lentz Group S.A.
6. Une communication des griefs en date du 25 avril 2016 a été transmise à 27 sociétés représentant les 26 sociétés de transport luxembourgeoises ayant conclu des contrats de sous-traitance avec la société TUL dans le cadre du marché public transport CAPABS et à Sales-Lentz Group S.A. Les observations à la communication des griefs des entreprises Demy Schandeler S. à r. l., Groupe Emile Weber, Erny Wewer S. à r. l., Nouvelle Société du Rapide des Ardennes S. à r. l., Transports Huberty S.A., Voyages Simon S.A., Voyages Unsen S.A., et Voyages Vandivinit S. à r. l. sont parvenues au Conseil en date du 20 juin 2016.

---

<sup>1</sup> Transports d'élèves fréquentant les établissements de l'éducation différenciée et de l'intégration scolaire, des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d'insertion professionnelle.

7. Suite à la décision du Conseil n° 2016-FO-01 du 18 février 2016, cette communication des griefs du 25 avril 2016 a remplacé et clarifié la précédente communication des griefs notifiée à 26 entreprises visées ainsi qu'à la société TUL en date du 25 février 2015 puis à Sales-Lentz Group S.A. et une nouvelle fois à TUL en date du 12 juin 2015.
8. Le 22 décembre 2016, la société anonyme Sales-Lentz Group et la société à responsabilité limitée Voyages Emile Weber ont formulé une proposition d'engagements selon l'article 13 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence.

## **2. Entreprises visées**

9. La communication des griefs du 25 avril 2016 (ci-après : « la communication des griefs ») indique qu'il ressort du dossier et de l'enquête que la société anonyme Sales-Lentz Group et la société à responsabilité limitée Voyages Emile Weber ont joué un rôle prépondérant dans l'affaire en cause. Ces deux entreprises ont été à l'origine de la mise en place de l'offre TUL et représentent les deux principaux acteurs de l'organisation et de la préparation de l'offre soumise avec les entreprises sous-traitantes.
10. C'est pourquoi la présente décision d'engagements ne concerne que les entreprises Sales-Lentz Group S.A. et Voyages Emile Weber S. à r. l. et non l'ensemble des sociétés qui ont pu être visées par l'enquête à l'égard desquelles le Conseil classe le dossier sans autre suite.
11. Voyages Emile Weber (ci-après : « VEW ») est une société à responsabilité limitée immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés sous le numéro B16639 dont le siège social est sis 15, rue d'Oetrange, L-5411 Canach. La société a pour objet *« l'exploitation d'une entreprise de transports s'étendant à toutes activités et prestations de service en matière de transport de personnes et de marchandises. L'objet de la société comprend également l'organisation pour son compte ou pour le compte d'autrui des voyages en groupe, la location de voitures avec ou sans chauffeurs et l'exploitation de lignes d'autobus publiques, semi-publiques ou privées. La société exploite une ou plusieurs agences de voyages et exerce toutes activités accessoires ou connexes, y compris le courtage en voyages. D'une façon générale, elle pourra faire toutes opérations commerciales, industrielles, mobilières, immobilières ou financières se rattachant directement ou indirectement à son objet social. »* Voyages Emile Weber S. à r. l. détient une participation de 100% dans les sociétés Autocars Pletschette S. à r. l. et Voyages Simon Tours S. à r. l.
12. Sales-Lentz Group (ci-après : « SLG ») est une société anonyme dont le numéro d'immatriculation au Registre du Commerce et des Sociétés est le suivant : B78631.

Son siège social se situe 4, rue Laangwiss, L-4940 Bascharage. Son objet social englobe « *toutes les opérations se rapportant directement ou indirectement à la prise de participations sous quelque forme que ce soit, dans toute entreprise, ainsi que l'administration, la gestion, le contrôle et le développement de ces participations. Elle pourra notamment employer ses fonds à la création, à la gestion, à la mise en valeur et à la liquidation d'un portefeuille se composant de tous titres et brevets de toute origine, participer à la création, au développement et au contrôle de toute entreprise, acquérir par voie d'apport, de souscription, de prise ferme ou d'option d'achat et de toute autre manière, tous titres et brevets, les réaliser par voie de vente, de cession, d'échange ou autrement, faire mettre en valeur ces affaires et brevets, accorder aux sociétés auxquelles elle s'intéresse tous concours, prêts, avances ou garanties. Elle pourra également prendre toutes les mesures qui sont nécessaires à la bonne gestion du groupe et notamment assister ses filiales dans quelque domaine que ce soit, et leur fournir tout soutien administratif et de gestion. Elle prendra toutes les mesures pour sauvegarder ses droits et fera toutes opérations généralement quelconques, qui se rattachant à son objet ou qui le favorisent.* » Sales Lentz Group S.A. détient une participation de 100% dans les sociétés Bartholme Clervaux Autocars S.A., Frisch Rambrouch Autocars S.A. et Autocars Sales-Lentz S.A., qui, quant à elle, détient 97.10% des parts de Ross Troine Autocars S.A.

13. Le tableau ci-dessous, établi par le conseiller désigné renseigne les entreprises impliquées dans l'offre TUL :

Entreprise	Chiffre d'affaires total 2013	Chiffre d'affaires 2013 EDIFF	Part de marché EDIFF	Kilométrage effectué (4)	Véhicules disponibles (3)
1. Groupe VEW					
Voyages Emile Weber (1)					
Autocars Pletschette S.à.r.l. (1)					
Voyages Simon Tours S.à.r.l. (1)					
2. Groupe SL					
Sales Lentz Group (2)					
Sales Lentz Autocars (2)					
Rosse Troine Autocars S.A. (2)					
Frisch Rambrouch Autocars S.A. (2)					
3. Demy Schandeler S.à.r.l.					
4. Autocars Meyers S.A.					
5. Siedler-Thill et Fils S.à.r.l.					
6. Groupe Bollig					
Bollig Voyages S.A (5)					
Voyages Wagener S.A. (5)					
7. Voyages Erny Wewer S.à.r.l.					
8. Autocars Emile Frisch S.à.r.l.					
9. Voyages Simon S.A.					
10. A.S. Tours S.à.r.l.					
11. Transports Pletschette-Weber					
12. Autobus Stephany S.à.r.l.					
13. Voyages Ecker S.à.r.l.					
14. Voyages Unsen S.A.					
15. Nelle S. Rapide des Ardennes S.à.r.l.					
16. Voyages Vandivinit S.à.r.l.					
17. Transports Huberty S.A.					
18. Voyages Koob S.A.					
19. Voyages J.C. S.A.					
20. Autocars Altmann S.à.r.l.					
21. Alltra S.A.					
Total					

Concernant TUL, en date du 13 juillet 2011, la société Sales-Lentz Participations S. à r. l. est devenue actionnaire unique de la société Lux-Tours S. à r. l., constituée le 22 août 1991, suite au rachat par cette société des parts sociales détenues par les sociétés Bollig Voyages S.A., Voyages J.C. S.A., Autocars Ecker S. à r. l., Voyages Unsen S.A., Voyages Vandivinit S. à r. l. et MM. Freddy Simon et Johnny Wagener. Le 19 décembre 2012, l'associé unique Sales-Lentz Participations S. à r. l. a changé la dénomination sociale de la société en SL Transports S. à r. l., inscrite au R.C.S.L. sous le numéro B 37916 et ayant son siège social 26, rue du Curé, à L-1368 Luxembourg. Le 30 mai 2014, la société Sales-Lentz Participations S. à r. l. a cédé la moitié des parts sociales de la société SL Transport S. à r. l. à la société Voyages Emile Weber S.

à r. l. Les sociétés Sales-Lentz Participations S. à r. l. et Voyages Emile Weber S. à r. l. sont donc devenues actionnaires à parts égales dans la société SL Transports S. à r. l. La dénomination sociale de SL TRANSPORTS S. à r. l. a été changée en Transport Union Lëtzebuerg S. à r. l. (TUL) lors de l'assemblée générale du 11 août 2014.<sup>2</sup> TUL a pour objet social « *l'exploitation d'une entreprise de transport de personnes s'étendant à toutes activités de voyages pour le compte d'autrui et l'exploitation de lignes d'autobus et d'autocars (...)* ». <sup>3</sup> Il s'agit d'une société à responsabilité limitée qui est engagée par la signature de Monsieur Marc Sales ou de Monsieur Roland Heinisch, gérants depuis le 30 mai 2014 et dirigeants respectifs des groupes SL et VEW.

Pour résumer, TUL, avant dénommée Lux Tours S. à r. l., puis SL Transports, se trouvait depuis le 13 juillet 2011 sous le contrôle unique de SLG. Le 30 mai 2014, quelques jours avant le dépôt de l'offre TUL, SLG a cédé 50% des parts sociales à VEW afin que TUL devienne une société commune (« joint-venture »). L'enquête du conseiller désigné indique que TUL n'avait pas d'activité de 2011 à 2015, à part celle de fournir un support juridique à la préparation d'une offre en relation avec le marché public transport CAPABS et n'employait pas de personnel. Le conseiller désigné indique dans sa communication des griefs que « *TUL n'a pas de revenus, pas de chiffre d'affaires, pas de locaux, pas d'actifs<sup>4</sup> et même pas un numéro de téléphone.* ». Il ressort également du courrier adressé le 14 août 2014 par TUL au Conseil que l'établissement de TUL en tant que société commune avait comme seule finalité l'élaboration d'une offre dans le cadre du marché public transport CAPABS. Dans ses réponses à la demande de renseignements du 1<sup>er</sup> mars 2016, SLG indiquait également que « *la cession de 50% des parts de TUL à la société Emile Weber correspondait à la volonté tant de Voyage Emile Weber que de Sales-Lentz Group de créer une société par sa nature en charge, de manière autonome, de développer et d'opérer le marché CAPABS.* »

14. Il ressort de tout ce qui précède que TUL est une société commune des entreprises SLG et VEW. Comme TUL ne dispose pas d'autonomie décisionnelle, mais se trouve sous le contrôle immédiat des deux associés uniques, cette société n'est pas une entreprise au sens du droit de la concurrence, mais n'est qu'un outil de ses actionnaires servant à organiser une offre dans le cadre d'un marché public.

---

<sup>2</sup> Sachant que la dénomination sociale de SL TRANSPORTS S.à.r.l. ne fut changée que le 11 août 2014, l'offre TUL a été soumise par la société SL TRANSPORTS S. à r. l. Ceci d'ailleurs ainsi repris dans le dossier remis par le mandataire de TUL en date du 14 août 2014, classeur « Transport CAPABS, Pièces 2014, Description du cadre organisationnel général : « *Le soumissionnaire SL Transport S. à r. l. mettra en place une nouvelle structure qui fonctionnera sous le nom de TUL-Transport Union Lëtzebuerg (...)* ».

<sup>3</sup> Extrait statut social.

<sup>4</sup> Sans actif à part [REDACTED], selon les comptes annuels pour les exercices 2011, 2012 et 2013, 2013 étant le dernier exercice pour lequel les comptes ont été déposés au RCS.

### 3. Marché en cause

15. Le marché en cause permet de définir le périmètre à l'intérieur duquel s'exerce la concurrence entre les entreprises. Il se définit en termes de produits ou services ainsi qu'en termes géographiques.
16. La communication des griefs indique qu'en matière de marché public, chaque appel d'offres émanant d'un maître d'ouvrage est à considérer comme un marché en soi<sup>5</sup>, le marché concerné étant celui du transport CAPABS.
17. En l'espèce, le maître d'ouvrage pour le marché public en cause était le MDDI qui a mis à disposition des soumissionnaires les clauses contractuelles, un cahier des charges, un projet de contrat de prestation de services et entre autres, un bordereau de prix.
18. Le Conseil rejoint l'avis du conseiller désigné qui établit dans sa communication des griefs que le marché en cause englobe donc *«les transports réguliers spécialisés complémentaires aux transports scolaires ordinaires et aux transports publics tels que spécifiés dans l'avis de marché transport CAPABS et la documentation relative à ce marché, le marché géographique étant le territoire national.»*<sup>6</sup> Il s'agit en l'espèce de 567 lignes pour un total de 98 670 courses annuelles à réaliser.

## 4. Evaluation préliminaire des pratiques alléguées

### 4.1 Rappel des faits à l'origine de l'enquête

19. La communication des griefs du conseiller désigné a mis en évidence les préoccupations de concurrence soulevées dans le cadre du marché transport CAPABS. Le Conseil tient à retranscrire certains des développements contenus dans cette communication qui constitue l'évaluation préliminaire des pratiques alléguées.

#### 4.1.1 Le transport CAPABS, soumission ouverte avec publication d'avis

Depuis les années '70, le service des transports EDIFF a subi de fortes évolutions. Au

---

<sup>5</sup> Voir, par exemple, i) la Décision n° 95-D-76 du 29 novembre 1995 relative à des pratiques constatées à l'occasion de marchés de grands travaux dans le secteur du génie civil, du Conseil de la concurrence français ii) la décision n° 07-D-15 du 9 mai 2007 relative à des pratiques mises en œuvre dans les marchés publics relatifs aux lycées d'Ile-de-France du Conseil de la concurrence français; et iii) l'arrêt de la Cour de cassation française, Chambre commerciale du 13 juillet 2004, Paris, n° 03-11.430.;

<sup>6</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 46.

départ destiné à n'assurer que le transport des étudiants vers les différents centres d'éducation différenciée, d'autres transports vers des ateliers protégés et des centres pour nouvelles maladies au Luxembourg et à l'étranger se sont ajoutés au fil du temps.

20. Les prestataires pour le marché EDIFF étaient exclusivement des opérateurs de transport privés. En 2013, cela représentait 622 courses journalières exécutées par 24 sociétés de transport privées. Les dépenses à charge du budget de l'Etat s'élevaient à 36.850.000 euros.<sup>7</sup>
21. Le MDDI, souhaitant mieux contrôler les coûts liés au transport EDIFF, a réfléchi dès 2011 à la réorganisation de ces transports, réorganisation reposant sur l'ouverture d'un marché public à l'échelle européenne. Les transports susmentionnés sont des transports réguliers organisés en lignes individualisées avec enlèvement des personnes à leur domicile et dépôt à leur établissement d'accueil. Une mise en concurrence des prestataires de transports a été organisée à travers le marché public désigné sous l'appellation « CAPABS ».
22. Les éléments factuels exposés dans la communication des griefs indiquent que la soumission devait attribuer le marché à partir de l'année scolaire 2014/2015 et était publiée sur le portail des marchés publics luxembourgeois<sup>8</sup> le 30 avril 2014 et dans le Journal officiel des Communautés européennes le 3 mai 2014, sous le numéro 150523-2014. Pour chacun des 12 lots à attribuer, le cahier des charges définissait le périmètre des prestations et spécifiait les exigences économiques, techniques et qualitatives, dont un certain nombre n'existaient pas au niveau des transports EDIFF, ainsi que le mode d'attribution des critères de prix et de qualité.
23. Les exigences fixées par le cahier des charges ont par ailleurs « *suscité de vives critiques de la part des opérateurs EDIFF* », <sup>9</sup> comme le rapporte la communication des griefs.
24. L'ouverture des offres a été fixée au 11 juin 2014 et le début de l'exécution des prestations au 1<sup>er</sup> septembre 2014.
25. Les 12 lots portaient sur les prestations de services de transport au support des<sup>10</sup>:
  - établissements scolaires et/ou formation région Centre-Ouest (Scol-C/O),
  - établissements scolaires et/ou formation région Nord-Est (Scol-N/E),
  - établissements scolaires et/ou formation région Sud (Scol-S),
  - établissements de travail spécialisés région Centre-Est (Trav-C/E),
  - établissements de travail spécialisés région Nord (Trav-N),
  - établissements de travail spécialisés région Sud (Trav-S),
  - établissements de travail spécialisés région Ouest (Trav-O),

<sup>7</sup> Voir le rapport d'activité 2013 du MDDI.

<sup>8</sup> <http://www.marches.public.lu/fr/index.php>.

<sup>9</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 21.

<sup>10</sup> Voir Annexe I et Annexe II ci-dessous.

- établissements IDV région Centre (Scol-C/IDV),
- centres de soin région Nord (Soin-N),
- centres de soin région Sud (Soin-S),
- centres de soin région Centre/Est (Soin-C/E).
- centres spécialisés (...) en région périphérique (Etra),

Le tableau ci-dessous reprend de manière synoptique les douze lots avec leurs caractéristiques principales.

## 26. Lots –caractéristiques principales<sup>11</sup>

Lot	Nombre de lignes	Distance (aller/retour) en km	Nombre de courses annuelles	Kilométrage annuel total
1. Scol N/E	61	3.717	10.116	623.412
2. Trav N	21	2.429	5.108	588.506
3. Soin N	10	860	1.506	121.104
4. Trav O	49	4.457	11.860	1.104.446
5. Scol C/O	101	5.774	16.092	963.828
6. Scol C/IDV	53	2.682	5.652	257.040
7. Trav C/E	48	4.074	10.794	918.066
8. Soin C/E	30	2.166	4.784	368.130
9. Scol S	84	3.455	11.772	524.412
10. Trav S	65	5.166	15.216	1.170.536
11. Soin S	12	1.074	370	14.320
12. Etra	33	4.836	5.400	772.092
Total	567	40.690	98.670	7.422.892

93 destinations, c'est-à-dire établissements scolaires, de formation, de thérapie ou de prise en charge sont desservis à travers les douze lots, représentant un kilométrage annuel net de 7.4 millions de kilomètres. Le périmètre du marché transport CAPABS se distingue de celui du marché EDIFF, certaines destinations ayant été supprimées comme le transport vers le *Rehazenter* ou encore le centre *Dreibuer*. Les économies réalisées étant estimées à environ 10% du budget EDIFF soit 3 à 4 millions d'euros. Le budget 2015 prévu pour le transport CAPABS était établi à 32 millions d'euros.

### 4.1.2 L'offre TUL

27. La communication des griefs rapporte que « le 11 juin 2014, TUL a remis une offre dans le cadre de la soumission transport CAPABS pour chacun des 12 lots du marché. Pour chaque lot, l'offre faisait appel à 26 sociétés représentant 21 entreprises de sous-traitance. Ces 26 sociétés incluent 22 des 24 sociétés déjà actives dans les transports EDIFF, ainsi que quatre sociétés qui n'effectuaient pas encore des transports EDIFF.<sup>12</sup> » et que « Les deux opérateurs les plus importants actionnaires à parts égales de leur entreprise commune TUL, totalisent, ensemble avec leurs filiales, 49% du marché des transports EDIFF. Les 6 opérateurs les plus importants comptent à eux

<sup>11</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 24.

<sup>12</sup> « Transports Salis » et « Transports Bernard Schlessler » n'ont pas participé à l'offre TUL. Les entreprises Alltra.S.A., Autocars Altmann S. à r. l., Voyages Josy Clement S.A. et Voyages Wagner S.A. figurent comme sous-traitants pour TUL, mais ne sont pas encore actives dans les transports EDIFF.

seuls pour 79% du marché EDIFF. »<sup>13</sup>

28. Les sociétés Transport Salis et Georges Carbon S. à r. l. ont soumis une offre individuelle pour deux des lots les plus petits en termes de nombre de lignes et de kilométrage à effectuer. Ces offres étaient non-conformes, faute d'indiquer toutes les informations nécessaires au calcul du prix de l'offre. Ces deux sociétés n'ont pas participé à l'offre TUL.
29. La communication des griefs indique que « Parmi les 26 sous-traitants de TUL, 25 sont membres actifs de la FLEAA<sup>14</sup>. Sept entreprises membres de la FLEAA n'ont pas participé à l'offre TUL. En d'autres termes, 78% des membres de la FLEAA ont participé en tant que sous-traitants à l'offre soumise par TUL. Elles représentent 97% du chiffre d'affaires de toutes les entreprises de la FLEAA et 97.93% du chiffre d'affaires réalisé par les entreprises luxembourgeoises dans les transports EDIFF. »<sup>15</sup>

	CHA. total entreprise	%	CHA transport de personnes	CHA transports EDIFF	%
Entreprises participantes	266.781.376	97.11	173.951.013	34.916.457	100
Entreprises ne participant pas	7.947.875 <sup>16</sup>	2.89	--	0	0
TOTAL	274.729.251	100	173.951.013	34.916.457	100

Le chiffre d'affaires total réalisé par les entreprises participant à la soumission de l'offre TUL s'élève à 266.781.376 euros, dont 34.916.457<sup>17</sup> euros sont réalisés par des prestations de services de transports dans le cadre EDIFF.

30. Dans son offre, TUL s'engageait à mettre en place une nouvelle structure dédiée de façon exclusive à la planification, à l'exécution et la gestion technique, administrative, financière et comptable des services de transport CAPABS tout en veillant à ce que les sous-traitants respectent les objectifs poursuivis par le pouvoir adjudicateur.
31. Le dossier de soumission opérait une distinction entre « prix forfaitaire de prise en charge », « lié à l'exécution d'une course par la catégorie de véhicule indiquée », et « prix forfaitaire par km parcouru à charge », qui correspond « au prix par kilomètre pour la distance à charge qui est parcourue lors de l'exécution d'une course »<sup>18</sup>. Les prix soumis par TUL, repris dans le tableau infra, étaient les mêmes pour les 12 lots.

<sup>13</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 29.

<sup>14</sup> Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars; la FLEAA regroupe 33 entreprises actives dans le secteur du transport des personnes par autobus et autocars au Luxembourg. La FLEAA est une organisation professionnelle, constituée sous forme d'a.s.b.l. dont l'une des missions consiste en la promotion de l'autobus et de l'autocar auprès du grand public. Les entreprises membres de la FLEAA emploient plus de 2.200 personnes et leur parc de véhicules comprend quelque 1.450 unités. Parmi ces 33 entreprises figure également la société SL Transport S. à r. l. devenue TUL ([www.fleaa.lu](http://www.fleaa.lu)).

<sup>15</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 28.

<sup>16</sup> Les entreprises Schneider Fernand et Schiltz n'ayant pas pu fournir les chiffres 2013.

<sup>17</sup> Ce chiffre correspond au chiffre d'affaires EDIFF de 2013 diminué des lignes qui ont été enlevées dans le cadre des transports CAPABS.

<sup>18</sup> Dossier de soumission, section A.3.2, page 16.

Catégorie de véhicule	Prix forfaitaire de prise en charge (par course)		Prix forfaitaire par km (parcouru à charge)		
	Offre TUL	En sous-traitance	Offre TUL	En sous-traitance	
Cat 0 <sup>19</sup>	127,81 €	117,76 €	0,611 €	0,269 €	0,546 € (1)
Cat 1	147,94 €	136,30 €	0,769 €	0,338 €	0,546 € (1)
Cat 2	190,74 €	175,75 €	1,171 €	0,515 €	0,582 € (1)
Cat 3	300,29 €	276,68 €	1,927 €	0,848 €	0,844 € (1)
Cat 4	350,69 €	323,12 €	2,330	1,025 €	0,844 € (1)

(1) Rémunération supplémentaire par km à partir de 250 km.

32. Le conseiller désigné indique qu'il ressort de « *l'avis de la Commission des Soumissions de même que des divers courriers du MDDI que TUL aurait remis une offre éligible sur base des critères définis dans le cahier des charges et de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.* »<sup>20</sup>

#### 4.1.3 Annulation du marché

33. Suite au résultat du marché en cause, les services du MDDI ont commandé un avis juridique auprès d'un cabinet d'avocats dont la conclusion était que l'offre soumise par TUL pouvait constituer une restriction de la concurrence et qu'il s'ensuivrait que « *l'Etat luxembourgeois violerait le droit européen s'il attribuait les marchés à la filiale commune Weber/Sales-Lentz et s'exposerait à un recours en manquement de la Commission européenne* ». <sup>21</sup>

34. La Commission des soumissions a, quant à elle, également recommandé l'annulation du marché au motif que le libre jeu de la concurrence n'avait pu jouer et que « *les circonstances dans lesquelles les offres ont été établies sont à considérer comme une concertation au mépris de l'honnêteté commerciale* ». <sup>22</sup>

35. En date du 16 juillet 2014, le MDDI a par conséquent publié 12 arrêtés qui ont annulé les soumissions transport CAPABS. Le MDDI a alors reconduit les contrats existants avec les opérateurs exécutant les transports EDIFF.

36. Le Conseil tient à cet égard à rappeler que si une autorité publique constate ou soupçonne l'existence d'une violation du droit de la concurrence, son devoir de diligence dans l'intérêt de l'ordre public économique devrait l'amener à en informer l'autorité compétente, à savoir le Conseil, chargé de garantir le respect et l'application du droit de la concurrence. Le Conseil regrette que le MDDI ait omis de dénoncer au Conseil ces faits litigieux. Le Conseil rappelle à cet égard l'avis n°2016-AV-09 qu'il a

<sup>19</sup> La catégorie 0 (jusqu'à neuf places) n'existait pas au niveau des transports EDIFF.

<sup>20</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 32.

<sup>21</sup> Mémoire du cabinet d'avocats du 24 juin 2014, pages 3, 6 et 7.

<sup>22</sup> Voir l'avis rendu le 4 juillet 2014 à l'issue de sa séance du 3 juillet 2014. La Commission renvoie à cet effet à l'article 91 a) et 2) du règlement grand-ducal modifié du 3 août 2009 portant exécution de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.

rédigé, relatif au projet de loi n° 6982 sur les marchés publics, au projet de loi n° 6984 sur l'attribution des contrats de concession et au projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi sur les marchés publics et de la loi sur l'attribution des contrats de concession et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988.

37. Entretemps, le MDDI a procédé à une nouvelle soumission CAPABS, appelée CAPABS+, et plus précisément, a eu recours à la procédure négociée conformément aux articles 71 à 82 du règlement grand-ducal du 3 août 2009 portant exécution de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.<sup>23</sup>

## 4.2 L'applicabilité du droit de la concurrence

### 4.2.1 Le droit national de la concurrence

38. L'article premier de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence (ci-après : la « Loi ») est rédigé de la façon suivante :

*« La présente loi s'applique à toutes les activités de production et de distribution de biens et de prestations de services, y compris celles qui sont le fait de personnes de droit public, sauf dispositions législatives contraires. »*

En l'absence de dispositions législatives contraires, la Loi s'applique donc en l'espèce pour le marché en cause qui concerne des prestations de services.

39. L'article 36, paragraphe 3 de la Loi dispose que :

*« Les dispositions introduites par la présente loi sont immédiatement applicables à tous les dossiers en cours au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi. »*

40. Les faits repris dans la communication des griefs auraient débuté en 2014, la Loi étant donc d'application à la présente affaire.

### 4.2.2 Le droit de la concurrence de l'Union européenne (UE) et l'affectation du commerce intracommunautaire

41. Le Règlement (CE) n°1/2003 du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des

---

<sup>23</sup> Voir page 22 du cahier des charges CAPABS+. FLEAA, société coopérative, a soumissionnée en tant qu'entreprise générale pour les 12 lots. La FLEAA gèrerait les services des sous-traitants, représentés par tous les membres de la FLEAA, et assurerait la gestion administrative, financière et comptable des services de « transports CAPABS+ ». L'offre TUL a fait place à une offre FLEAA.

règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité<sup>24</sup> prévoit que les autorités nationales de concurrence de l'Union doivent appliquer cumulativement leur droit national de la concurrence et les articles 101 et 102 TFUE aux accords horizontaux et verticaux et aux pratiques abusives d'entreprises qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre les Etats membres de l'Union.<sup>25</sup>

42. La notion d'affectation du commerce intracommunautaire est donc le critère de compétence qui détermine l'applicabilité des règles de concurrence de l'Union européenne à travers trois conditions<sup>26</sup>, à savoir : l'existence d'échanges entre Etats-membres des produits ou services en cause, la notion de pratiques susceptibles d'affecter ces échanges ainsi que le caractère sensible de cette potentielle affectation.<sup>27</sup>
43. Sur le premier point, il ressort de l'enquête que l'avis relatif au transport CAPABS a été publié au Journal officiel de l'Union européenne, s'adressant *de facto* à toutes les entreprises de l'Union.
44. Sur le deuxième point, le fait que les entreprises en cause auraient pu, via la mise en place d'un accord éventuellement anticoncurrentiel, remporter le marché en cause, suffit à répondre à la notion « *susceptible d'affecter* » qui n'implique pas une affectation établie dans les faits mais seulement envisageable.
45. Sur le troisième point, l'offre TUL couvrirait tous les lots du marché et par conséquent l'ensemble du territoire national, créant un effet potentiel d'éviction des entreprises d'autres pays de l'Union.<sup>28</sup>
46. C'est pourquoi le Conseil rejoint l'avis du conseiller désigné et considère que les pratiques en cause, étant susceptibles d'affecter sensiblement le commerce entre Etats membres, seraient également à analyser au regard des règles de concurrence européennes.

### 4.3 La nature de l'éventuelle infraction

47. L'article 3, second alinéa, de la Loi est rédigé comme suit :

*« Sont interdits tous accords entre entreprises, toutes décisions d'associations d'entreprises et toutes pratiques concertées qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence sur un marché et notamment ceux qui consistent à :*

---

<sup>24</sup> Les articles 81 et 82 du traité CE correspondent aux actuels articles 101, respectivement 102 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

<sup>25</sup> Voir le considérant 8 ainsi que l'article 3, paragraphes 1 et 2, du Règlement n°1/2003.

<sup>27</sup> Voir, en l'espèce, la communication de la Commission - Lignes directrices relatives à la notion d'affectation du commerce figurant aux articles 81 et 82 du traité [Journal officiel n° C 101 du 27.4.2004], points 18-57.

<sup>28</sup> Voir l'arrêt de la Cour du 17 octobre 1972, *Cementhandelaren/Commission*, 8/72, ECLI:EU:C:1972:84, point 29 et du Tribunal du 21 février 1995, *SPO/Commission*, T-29/92, ECLI:EU:T:1995:34, point 229.

- 1) *fixer de façon directe ou indirecte les prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transaction,*
- 2) *limiter ou contrôler la production et les débouchés, le développement technique ou les investissements*
- 3) *répartir les marchés ou les sources d'approvisionnement [...]*»

48. L'article 101 TFUE est rédigé dans des termes similaires, à la différence qu'il subordonne son applicabilité à l'existence d'une affectation intracommunautaire des pratiques en cause.

*« Sont incompatibles avec le marché intérieur et interdits tous accords entre entreprises, toutes décisions d'associations d'entreprises et toutes pratiques concertées, qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur du marché intérieur (...) »*

49. Selon les lignes directrices de la Commission concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité [devenu l'article 101, paragraphe 3, TFUE], l'examen d'une pratique anticoncurrentielle s'effectue en deux étapes, *« la première consiste à déterminer si un accord entre entreprises, qui est susceptible d'affecter le commerce entre États membres, a un objet anticoncurrentiel ou des effets anticoncurrentiels réels ou potentiels. La seconde étape, qui n'a lieu d'être que s'il est avéré qu'un accord restreint le jeu de la concurrence, consiste à déterminer les effets pro-concurrentiels produits par cet accord et à voir si ces effets pro-concurrentiels l'emportent sur les effets anticoncurrentiels. La mise en balance des effets anticoncurrentiels et des effets pro-concurrentiels s'effectue exclusivement dans le cadre établi par l'article 81, paragraphe 3 ».*<sup>29</sup>

50. Le conseiller désigné s'est donc attaché à établir si les pratiques du cas d'espèce constituaient un accord entre entreprises et dans l'affirmative, dans quelle mesure cet accord avait *« pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence. »*

#### **4.4 L'existence d'un accord**

51. La communication des griefs cite le Tribunal de Première Instance des Communautés européennes qui a souligné que :

*« Selon une jurisprudence constante, pour qu'il y ait accord, au sens de l'article 85, paragraphe 1 du traité [l'actuel article 101, paragraphe 1, TFUE], il suffit que les*

---

<sup>29</sup> Voir la Communication de la Commission - lignes directrices concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité (2004/C 101/08), point 11.

*entreprises en cause aient exprimé leur volonté commune de se comporter sur le marché d'une manière déterminée ».*<sup>30</sup>

52. TUL, auparavant dénommée Lux Tours S. à r. l. puis SL Transports, se trouvait depuis le 13 juillet 2011 sous le contrôle unique de SLG. C'est seulement quelques jours avant le dépôt de l'offre TUL que SLG a cédé 50% de ses parts sociales à VEW pour que TUL devienne une société commune. La création de TUL en tant que société commune, qui n'avait pas d'activité de 2011 à 2015 et n'employait pas de personnel, avait pour unique finalité l'élaboration de l'offre TUL dans le cadre du marché public transport CAPABS.<sup>31</sup> TUL n'a d'ailleurs pas de locaux ni de chiffre d'affaires, comme rappelé ci-dessus.
53. Il ressort de ces divers éléments que TUL, sous le contrôle unique et immédiat de ses deux associés et qui ne dispose d'aucune autonomie décisionnelle, ne constitue pas une entreprise au sens du droit de la concurrence.
54. Il ressort de l'enquête du conseiller désigné que, *« dès que les entreprises SL et VEW ont pris connaissance de la publication de l'avis de marché transport CAPABS en date du 30 avril 2014, elles ont convenu de soumettre une offre pour ce marché en ayant recours à une structure juridique existante, la société SL Transports S. à r. l. Cette dernière, en tant qu'entreprise commune de SL et VEW, allait inviter les opérateurs qui assuraient déjà les transports EDIFF comme sous-traitants. A leur avis, cette entreprise commune qui allait organiser la soumission d'une offre était la seule façon de*
- pouvoir concurrencer les offres d'autres entreprises, notamment étrangères,*
  - de maintenir le chiffre d'affaires dans le marché des transports de personnes à besoins spécifiques,*
  - de garder un maximum de lignes assurées déjà dans le cadre des transports EDIFF,*
  - et de réduire au maximum les coûts grâce à la réduction du kilométrage à vide. »*<sup>32</sup>
55. La communication des griefs a permis d'établir les différents échanges ayant eu lieu entre les entreprises dans la cadre de l'offre TUL. Le conseiller désigné estime que si les entreprises ont déclaré de façon crédible qu'il n'y aurait pas eu de réunion de préparation commune avec les sous-traitants<sup>33</sup>, des entretiens et réunions bilatéraux ont eu lieu entre les représentants de TUL et toutes les entreprises de sous-traitance, à l'issue desquels des *« conventions de partenariat »* ont été signées. *« Finalement, tous les sous-traitants ont été convoqués les 5 et 6 juin 2014 par les dirigeants de SL et*

---

<sup>30</sup>Voir, l'arrêt du Tribunal du 20 avril 1999 dans les affaires jointes T-305/94, T-306/94, T-307/94, T-313/94, T-314/94, T-315/94, T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 et T-335/94, *Limburgse Vinyl Maatschappij N.V. e.a./Commission*, ECLI:EU:T:1999:80, point 715.

<sup>31</sup> Courrier du 14 août 2014 adressé par TUL au Conseil.

<sup>32</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 59.

<sup>33</sup> Voir questions 7 et 8 de la demande de renseignements du 21 octobre 2014.

*VEW afin de signer un contrat de sous-traitance, une convention de rémunération et un certificat d'engagement, pour chacun des douze lots du marché, avec SL Transports. »<sup>34</sup>*

56. Il résulte du tableau *infra* établi par le conseiller désigné et résumant les échanges entre les différentes entreprises participant à l'offre soumise par TUL que les responsables de VEW ont été cités quatre fois comme initiateurs de la prise de contact avec les sous-traitants ; des dirigeants de SL ont été cités cinq fois, tandis que cinq entreprises indiquent avoir été contactées par TUL, sans spécifier la personne, cinq autres indiquant avoir contacté SL ou VEW de leur propre initiative. Ces informations résultent des réponses des entreprises à la demande de renseignements qui leur a été adressée et des entretiens menés par le conseiller désigné au cours de l'enquête. Un accord a donc été mis en place par SLG et VEW via l'entremise de TUL.
57. Il ressort de ces constatations, que SL et VEW, qui ont été à l'origine de la création de TUL, ont également été organisateurs de l'offre soumise par TUL.
58. TUL est par conséquent à considérer comme l'expression d'un accord de coopération horizontale entre SLG et VEW.
59. Dans la mesure où SLG et VEW ont été à l'origine de la création de la société commune TUL, que c'est à travers cette structure qu'elles ont organisé la préparation et la soumission de l'offre TUL et enfin qu'elles ont été majoritairement à l'origine des différentes prises de contact avec les sous-traitants, le Conseil estime que la préoccupation de concurrence à retenir se confine aux seules deux sociétés SLG et VEW agissant à travers TUL et que l'affaire doit être classée à l'égard des autres entreprises initialement visées par l'enquête, comme précédemment énoncé au point 9 de la présente décision.

---

<sup>34</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 63.

	Groupe	Contacté par VEW	Contacté par SL	A contacté	Autres
Voyages Emile Weber	VEW				
Sales Lentz Autocars	SL				
Demy Schandeler S. à r. l.					
Autocars Meyers S.A.					
Siedler-Thill et Fils S. à r. l.					
Bollig Voyages S.A					
Voyages et Autocars Erny Wewer					
Autocars Pletschette S. à r. l.	VEW				
Autocars Emile Frisch S. à r. l.					
Frisch Rambrouch S.A.	VEW				
Voyages Simon S.A., Ingeldorf					
A.S. Tours Schemel Albert					
Pletschette-Weber Nicole					
Autobus Stephany S. à r. l.					
Voyages Ecker S. à r. l.					
Voyages Unsen S.A.					
Rosse Troine Autocars S.A.	SL				
Rapide des Ardennes S. à r. l.					
Voyages Vandivinit S. à r. l.					
Voyages Simon Tours Pétange S. à r. l.	SL				
Transports Huberty S.A.					
Voyages Koob					
Voyages J.C. S.A. (Josy Clement)					
Autocars Altmann S. à r. l.					
Alltra S.A.					
Voyages Wagener S.A.	BO				
Total	6	3	4	5	5

SL : Groupe Sales-Lentz

VEW : Groupe Voyages Emile Weber

BO : Bollig Voyages SA.

#### 4.5 Les éventuelles justifications de l'accord visé et le contexte factuel particulier de l'affaire

60. Le conseiller désigné s'est également attaché à l'analyse des justifications apportées par les entreprises au cours de son enquête.
61. En effet, au cours de cette dernière, les entreprises ont fourni de nombreux éléments de prétendue justification que le conseiller a analysé au regard des dispositions des articles 4 de la Loi et 101, paragraphe 3, TFUE. L'examen du conseiller désigné s'est notamment appuyé sur les *Lignes directrices de la Commission concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité (2004/C 101/08)*.
62. L'article 101, paragraphe 3, TFUE, repris en termes identiques par l'article 4 de la Loi, est libellé comme suit:

*« Toutefois, les dispositions du paragraphe 1 peuvent être déclarées inapplicables:*

- à tout accord ou catégorie d'accords entre entreprises,*
- à toute décision ou catégorie de décisions d'associations d'entreprises et*
- à toute pratique concertée ou catégorie de pratiques concertées*

*qui contribuent à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans:*

- a) imposer aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs,*
- b) donner à des entreprises la possibilité, pour une partie substantielle des produits en cause, d'éliminer la concurrence. »*

##### 4.5.1 Les justifications avancées par les entreprises

63. Les entreprises ont avancé plusieurs justifications aux pratiques en cause, reprises dans la communication des griefs<sup>35</sup> :
- « l'offre TUL aurait été nécessaire afin de pouvoir concurrencer les autres offres potentielles, notamment celles émanant des grands groupes européens ; d'emblée, une offre regroupant toutes les entreprises actives sur le marché en cause serait licite lorsque l'appel d'offres s'adresse à un grand nombre d'entreprises au niveau européen ;*

---

<sup>35</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 122.

- *les exigences du cahier des charges auraient été tellement contraignantes que même les entreprises les plus importantes ne pouvaient les satisfaire toutes seules, pour le moins pas de façon efficace et à des conditions compétitives;*
- *la plupart des lots auraient été configurés de façon à ce que la plupart des entreprises ne pouvaient, en raison de leur taille et de leur capacité technique, soumettre une offre individuelle ; il s'y ajoute que le calendrier imposé par l'appel d'offres, aussi bien en ce qui concerne le délai entre la publication et l'ouverture des offres que celui entre l'adjudication et le début de l'exécution des prestations, ne n'aurait permis aux entreprises de préparer des offres individuelles, ni de préparer l'exécution des prestations;*
- *les lots auraient été configurés de façon à ce que seule une offre réunissant de nombreuses entreprises, à l'image de celle préparée et soumise par TUL, pouvait aspirer à une certaine efficacité économique ; en plus, l'offre TUL aurait été la seule à offrir aux entreprises de sous-traitance une chance hypothétique de garder les lignes qu'elles assurent déjà. »<sup>36 37</sup>*

#### 4.5.1.1 Les exigences du cahier des charges

64. Les entreprises ont notamment avancé le fait que les exigences économiques, techniques et temporelles étaient tellement contraignantes que même les entreprises les plus importantes au Luxembourg ne pouvaient être en mesure de les satisfaire de façon individuelle ou du moins de façon efficace et compétitive. Le tableau ci-dessous résume ces différentes exigences en les comparant à celles du marché EDIFF:

---

<sup>36</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 122.

<sup>37</sup> Il convient également de noter qu'en aucun cas les entreprises n'ont tenté de dissimuler la mise en place du groupement entre entreprises. Il ne saurait donc être question d'entente secrète. D'ailleurs, TUL, par le biais de Me [REDACTED] a sollicité de sa propre initiative le Conseil au sujet de la licéité du recours au groupement d'entreprises dans le cadre du marché public transport CAPABS. Le conseiller désigné constate par ailleurs que toutes les entreprises ont coopéré de façon effective au cours de l'enquête. Il convient enfin de préciser que la soumission CAPABS a été annulée avant le début des opérations.

EDIFF	CAPABS
<b>Exigences relatives à l'équipement et matériel roulant</b>	
<p>Cat 0 : non prévue</p> <p>Cat 1: minibus 9 places assises &amp; possibilité de fixer 4 chaises roulantes ou 3 ch.r. électriques</p> <p>Cat 2: autobus &lt;= 17 places assises &amp; possibilité de fixer 4 chaises roulantes ou 3 chaises électriques</p> <p>Cat 3: autobus &lt;= 30 places assises &amp; possibilité de fixer 5 chaises roulantes</p> <p>Cat 4: autobus &gt; 30 places assises &amp; possibilité de fixer 12 chaises roulantes</p> <p>Accès facile</p> <p>Ceinture de sécurité sous-abdominale (Beckengurt)</p> <p>Rampe d'accès (si chaise roulante)</p> <p>Glissières (rails) et brides pour fixer chaises les roulantes</p> <p>Fixation du matériel: Springfoot-Klammer</p>	<p>Cat 0: voiture automobile =&gt;5-9 places assises</p> <p>Idem</p> <p>Idem</p> <p>Idem</p> <p>Idem</p> <p>Idem</p> <p>Accès facile</p> <p>Ceinture de sécurité "Dreipunktgurt"</p> <p>Rampe d'accès type Teleskoprampe</p> <p>Equipement pour fixer les chaises roulantes (normes ISO et DIN)</p> <p>Fixation du matériel : précautions particulières (Springfoot-Klammer: non-autorisée p.67)</p>
<b>Qualité de l'organisation</b>	
	<p>Description du cadre organisationnel</p> <p>Gestion des bons d'exécution</p> <p>Gestion création, modification et suppression de prestations</p> <p>Gestion d'une absence, retard d'une course, d'un incident, de la préparation d'une course</p> <p>Gestion du début/fin du trajet d'un bénéficiaire</p> <p>Mise en place d'un centre de contact (d'appel)</p> <p>Réserve de véhicules (15%)</p>
<b>Personnel</b>	
<p>Formation arrêtée entre MDDI et FLEAA</p> <p>compétences linguistiques (3 langues)</p>	<p>Connaissances approfondies sur l'utilisation des dispositions spéciales</p> <p>Affectation des équipes sur des lignes (taux de rotation du personnel &lt;= 50%)</p> <p>Cours de formation arrêtés par l'Etat</p> <p>Compétences linguistiques (3) et sociales</p> <p>Age maximum par catégorie de véhicule</p>

<b>Rémunération</b>	
Pas de distinction entre km à vide ou à charge Adapté à la variation de l'échelle mobile des salaires Adapté aux variations des rémunérations des chauffeurs Adapté aux augmentations des produits pétroliers adapté aux augmentations des frais fixes et variables	Pas de rémunération des km à vide <sup>38</sup>  Prix non-indexés
<b>Pénalités</b>	
Défauts graves : jusqu'à la résiliation du contrat	Défauts graves : jusqu'à la résiliation du contrat Pénalités allant de 1% jusqu'à 100% du montant résultat de l'exécution de la ou des courses
<b>Evaluation des offres et critères d'attribution du marché (sur 100 points)</b>	
Prix fixés en fonction de l'équipement	Offre de prix sur base d'une estimation annuelle des courses et sur base des lignes actuelles (60 points) Qualité de l'organisation : 20 points Programme d'amélioration de qualité du service Compétence/Formation du personnel (10 points) Equipement supplémentaire (10 points): Euro-norme 5 : 4 points Limitation vitesse à 120 : 3 points Système télématique en mode "online" : 2 points Système télématique en mode "offline" : 1 point

Source : Marché « transport CAPABS », dossier de soumission.

65. Cette comparaison établit les exigences nouvelles demandées pour les services de transport CAPABS face aux transports EDIFF.
66. Le conseiller désigné indique que « Parmi les exigences les plus critiquées par les entreprises figurent la réserve de véhicules à hauteur de 15% du parc de véhicules requis dans chaque lot. Alors que le MDDI justifie cette exigence par la nécessité de disposer d'une marge de manœuvre en cas d'augmentation importante et imprévue du nombre d'utilisateurs dans un lot, cette réserve constitue indéniablement une barrière à l'entrée au marché, surtout pour les petites entreprises familiales. Le dossier de soumission ne spécifie pas si la réserve doit s'appliquer individuellement à chaque catégorie de voitures ou uniquement au parc de voitures pris dans son ensemble. Les nouvelles exigences concernent également des aspects techniques, tels que les systèmes de fixation des chaises roulantes et les types de rampes d'accès. »<sup>39</sup>
67. Les nouvelles exigences en termes de procédure ont également été la cible de vives critiques en raison de « leur impact organisationnel et économique évident ». A titre

<sup>38</sup> Certaines entreprises se sont plaintes que le kilométrage à vide ne soit plus rémunéré au sein des transports CAPABS. Cependant, cette exigence signifie en réalité que les coûts des kilomètres à vide doivent être intégrés au calcul du prix de l'offre.

<sup>39</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 134.

d'exemple peut être citée la gestion des « bons d'exécution » qui devaient reprendre, à l'issue de chaque course effectuée, les informées exigées pour contrôler l'exécution de ces prestations. Comme le conclut justement le conseiller désigné dans son analyse, avec 98 670 courses prévues dans les 12 lots à exécuter deux fois par jour, représentant 197 340 fiches journalières, une exigence administrative très lourde était à supporter, en particulier pour de petites entreprises.

68. Enfin, la non-indexation des salaires et des produits pétroliers pendant toute la durée du marché, soit quatre années, a été l'exigence nouvelle la plus contestée. « *La seule façon de gérer cette disposition est de couvrir les risques de variation des prix par des opérations financières de couverture en collaboration avec une ou plusieurs banques d'affaires. Or, ce type d'opération d'une part dépasse le cadre opérationnel des entreprises visées, et d'autre part, n'est disponible qu'aux entreprises ou groupements d'entreprises d'une certaine taille.* »<sup>40 41</sup>

69. Il va sans dire que toutes ces contraintes favorisaient les grandes entreprises ou la mise en place de groupements sous forme d'associations momentanées ou de sous-traitances.

#### 4.5.1.2 Les capacités techniques des entreprises

70. Les entreprises ont avancé le fait que l'organisation des lots ne leur permettait pas de soumettre une offre individuelle en raison de leur taille et de leur capacité. Elles ont également souligné le calendrier prévu par l'appel d'offres avec un délai très restreint entre l'adjudication et le début de l'exécution des prestations qui ne leur aurait pas permis de préparer des offres individuelles ni de préparer l'exécution des prestations.

71. La contrainte majeure à laquelle ont été confrontés les soumissionnaires était « *la capacité de transport qui est donnée par le nombre de véhicules disponibles pour les transports CAPABS au sein de chaque entreprise.* »<sup>42</sup> La communication des griefs rappelle également que le marché a été publié le 30 avril 2014 et prévoyait l'ouverture des offres le 11 juin 2014 pour une adjudication des lots courant août et l'exécution des prestations au 1<sup>er</sup> septembre 2014.

---

<sup>40</sup> Cette disposition ne figure plus dans le cahier des charges du nouvel appel d'offres lancé sous forme de procédure négociée (CAPABS+) qui a réintroduit le principe d'indexation des coûts à l'évolution de l'indice de prix des produits pétroliers.

<sup>41</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 136.

<sup>42</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 143.

72. Le Conseil rejoint l'avis du conseiller désigné qui estime que « ces délais semblent néanmoins trop serrés pour permettre aux opérateurs à la fois de préparer des offres individuelles, et de préparer l'exécution des prestations prévues dans les lots qu'ils auraient remportés : équiper les autocars des équipements supplémentaires requis dans le cahier des charges, éventuellement passer commandes pour des véhicules manquants, mettre en place les procédures et moyens en tout genre pour la gestion administrative des lignes remportées. » « Or, d'une part, aucune entreprise intéressée à soumettre une offre ne voulait se lancer dans l'acquisition de nouveaux véhicules pour lesquels elle n'aurait pas d'utilisation au cas où elle ne remporterait pas le marché. D'autre part, d'après les propos concordants des entreprises, les bus de catégorie 1 à 4 sont des véhicules à équipements spécifiques qui doivent être soit commandés auprès du fabricant, soit transformés par un atelier spécialisé. Plusieurs entreprises ont confirmé qu'une telle livraison ou transformation ne peut se faire en un mois. Finalement, les entreprises affirment qu'il serait très difficile de recruter des chauffeurs qualifiés à court terme en raison de la situation du marché de l'emploi. »<sup>43</sup>

73. Le tableau *infra* indique le nombre de véhicules exigés pour les différents lots et catégories de véhicules :

Lot	Total	Cat 0	Cat1	Cat 2	Cat 3	Cat 4
Scol N/E	61	18	37	0	5	1
Trav N	21	1	15	3	2	0
Soin N	10	2	8	0	0	0
Trav O	49	4	35	9	0	1
Scol C/O	101	29	58	7	6	1
Scol Cidv	53	51	2	0	0	0
Trav C/E	48	3	43	0	1	1
Soin C/E	30	7	23	0	0	0
Scol S	84	23	44	15	2	0
Trav S	65	1	43	8	5	8
Soins S	12	12	0	0	0	0
Etra	33	11	20	1	0	1
Total	567	162	328	43	21	13
Avec réserves <sup>44</sup> :	652	186	377	49	24	15

Source: cahiers des charges des 12 lots CAPABS.

<sup>43</sup> Voir la communication des griefs, paragraphes 144 et 145.

<sup>44</sup> Le cahier des charges exigeait une réserve en véhicules de 15% pour chaque lot.

74. Le tableau suivant renseigne le nombre de véhicules à disposition des entreprises :

	Véhicules disponibles	Cat 0	Cat 1	Cat 2	Cat 3	Cat 4
Voyages Emile Weber (1)						
Sales Lentz Autocars (2)						
Demy Schandeler S. à r. l.						
Autocars Meyers S.A.						
Siedler-Thill et Fils S. à r. l.						
Bollig Voyages S.A						
Voyages et Autocars Erny Wewer.						
Autocars Pletschette S. à r. l. (1)						
Autocars Emile Frisch S. à r. l.						
Frisch Rambrouch Autocars S.A. (2)						
Voyages Simon S.A.						
A.S. Tours S. à r. l.						
Transports Pletschette-Weber						
Autobus Stephany S. à r. l.						
Voyages Ecker S. à r. l.						
Voyages Unsen S.A.						
Rosse Troine Autocars S.A. (2)						
Nelle. Sté. Rapide des Ardennes						
Voyages Vandivinit S. à r. l.						
Voyages Simon Tours Pétange (1)						
Transports Huberty S.A.						
Voyages Koob S.A.						
Voyages J.C. S.A.						
Autocars Altmann S. à r. l.						
Alltra S.A.						
Voyages Wagener S.A. (3)						
Total	658	134	457	39	15	13

(1) Groupe VEW(2) Groupe SL(3) Groupe Bollig

75. Le besoin en véhicules pour les différents lots était de 652 véhicules au total, dont 186 en catégorie 0, 377 en catégorie 1, 49 en catégorie 2, 24 en catégorie 3 et 15 en catégorie 4. La capacité de tous les opérateurs figurant dans l'offre TUL s'élève à 658 unités, dont 134 en catégorie 0, 457 en catégorie 1, 39 en catégorie 3, 15 en catégorie 3 et 13 en catégorie 4.

76. Force est de constater que le parc de véhicules à disposition des entreprises était insuffisant pour répondre aux exigences du marché transport CAPABS dans les catégories 2 à 4 et même les entreprises assurant le transport EDIFF ne disposaient pas du nombre requis pour le marché CAPABS.

77. Le tableau infra recoupe les véhicules exigés et les véhicules disponibles dans chaque catégorie et pour chaque entreprise. Le signe x correspond à une entreprise qui aurait été en mesure de soumettre une offre individuelle pour ce lot.

Vue d'ensemble	Scol N/E	Trav N	Soin N	Trav O	Scol C/O	Scol Cidv	Trav C/E	Soin C/E	Scol S	Trav S	Soins S	Etra
<b>Nombre de véhicules exigés</b>	<b>70</b>	<b>24</b>	<b>12</b>	<b>56</b>	<b>116</b>	<b>61</b>	<b>55</b>	<b>35</b>	<b>97</b>	<b>75</b>	<b>14</b>	<b>38</b>
Voyages Emile Weber (1)	--	x	x	x	x	x	x	x	--	--	x	x
Sales Lentz Autocars (2)	--	x	x	--	--	x	x	x	--	--	x	x
Demy Schandeler S.à.r.l.	--	--	x	--	--	x	--	x	--	--	x	--
Siedler-Thill et Fils S.à.r.l.	--	x	x	--	--	--	--	--	--	--	x	--
Bollig Voyages S.A (3)	--	x	x	--	--	--	--	--	--	--	x	--
Autocars Meyers S.A.	--	--	x	--	--	--	--	--	--	--	x	--
Voyages Simon S.A.	--	--	x	--	--	--	--	--	--	--	x	--
Autocars Pletschette S.à.r.l. (1)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Voyages Erny Wewer S.à.r.l.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Frisch Rambrouch. S.A. (2)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Voyages Koob S.A.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
A.S. Tours	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Autocars Emile Frisch S.à.r.l.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Transports Pletschette-Weber	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Autobus Stephany S.à.r.l.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Voyages Ecker S.à.r.l.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Voyages Unsen S.A.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Voyages Vandivinit S.à.r.l.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Rosse Troine Autocars S.A. (2)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Transports Huberty S.A.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Nelle. Sté. Rapide des Ard.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Simon Tours Pét. S.à.r.l. (1)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Autocars Altmann S.à.r.l.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Voyages Wagener S.A. (3)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Voyages J.C. S.A.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Alltra S.A.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(1) Groupe VEW(2) Groupe SL(3) Groupe Bollig

x : l'entreprise a la capacité d'exécuter ce lot.

-- : l'entreprise n'a pas la capacité minimale nécessaire requise pour ce lot.

Les colonnes ne se lisent pas dans une logique cumulative.

Le conseiller désigné constate alors que :

«

a) *Aucune des entreprises participantes à l'offre TUL n'aurait pu soumettre une offre individuelle pour chacun des lots. Les lots Scol NE, Scol S, et Trav S ne peuvent être prestés par aucune des 26 sociétés individuelles. Seuls les lots Trav N, Soins N et Soins S auraient pu faire l'objet d'une offre de plus de trois entreprises différentes.*

b) *Le groupe VEW aurait pu soumettre une offre individuelle pour un ou, dans certains cas, plusieurs lots parmi 9 sur les 12 lots au total. Le groupe SL aurait à lui seul la capacité de remettre une offre pour un, ou, dans certains cas, plusieurs lots pour 7 lots parmi les 12 (Trav N, Soins N, Scol Cidv, Trav C/E, Soins C/E, Soins S et Etra).*

- c) *Sept entreprises auraient pu soumettre une offre individuelle pour au moins un lot. 19 sociétés en revanche n'avaient pas les capacités requises pour soumettre une seule offre individuelle.*
- d) *Seules les trois entreprises les plus importantes auraient pu soumettre une offre individuelle dans plus de trois lots.* »<sup>45</sup>

78. Selon le Conseil de la concurrence français :

*« De tels groupements peuvent avoir un effet pro-concurrentiel s'ils permettent à des entreprises, ainsi regroupées, de concourir, alors qu'elles n'auraient pas été en état de le faire isolément, ou de concourir sur la base d'une offre plus compétitive<sup>46</sup> ».*

79. Selon la Commission européenne :

*« (...) les accords de coopération horizontale entre des concurrents qui, sur la base d'éléments objectifs, ne seraient pas en mesure de réaliser seuls le projet ou l'activité couvert par la coopération, par exemple en raison de compétences techniques limitées des parties, n'ont normalement pas d'effets restrictifs sur la concurrence au sens de l'article 101, paragraphe 1, sauf si les parties auraient pu réaliser le projet avec des restrictions moins sévères.»<sup>47</sup>*

80. La conclusion quant au moyen des capacités techniques établie dans la communication des griefs est la suivante. Les lots du marché transport CAPABS étaient établis de façon telle que les entreprises soumissionnaires n'auraient pu soumettre une offre individuelle. Elles n'avaient d'autre option que de s'associer sous forme de groupement ou d'association d'entreprises sachant que de tels groupements étaient autorisés par le cahier des charges et encouragés par le MDDI. L'analyse du conseiller désigné conclut toutefois qu'une offre moins restrictive aurait pu être soumise.<sup>48</sup>

81. Le Conseil estime qu'en raison des engagements proposés, tels qu'examinés ci-dessous, la question de la possibilité ou non pour les entreprises de présenter une offre moins restrictive de concurrence peut rester ouverte.

#### 4.5.1.3 L'effort organisationnel

82. Les entreprises ont également souligné la complexité de la mise en place d'un réseau de sous-traitance efficace sur le plan du kilométrage et respectant le cahier des

---

<sup>45</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 151

<sup>46</sup> Voir, par exemple, la « *Pratique de l'Autorité de la concurrence* » du 4 juillet 2011, page 213; décision 09-D-03 du 21 janvier 2009.

<sup>47</sup> Voir les Lignes directrices de la Commission sur l'applicabilité de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux accords de coopération horizontale (2011/C 11/01), point 30.

<sup>48</sup> Voir la communication des griefs, paragraphe 155.

charges.

83. Leurs arguments ont été résumés comme suit :

- *« Il faut choisir, pour chaque ligne, le sous-traitant le mieux placé en simulant l'impact de ce choix sur le kilométrage à vide, ce qui s'avère fastidieux compte tenu du nombre de lignes dans chaque lot.*
- *Il faut tenir compte de la contrainte des voitures disponibles dans chacune des cinq catégories de véhicules.*
- *Il faudra ensuite que l'entrepreneur général organisant la sous-traitance négocie, pour chaque ligne, des contrats de sous-traitance avec les sous-traitants potentiels. Ces négociations seront compliquées si plusieurs entrepreneurs généraux sont impliqués dans des négociations avec les mêmes sous-traitants.*
- *Après avoir mené à bien les simulations et les négociations, les entreprises doivent procéder à la préparation administrative des offres.*
- *Finalement, toutes ces étapes devront être accomplies dans les délais imposés par le calendrier du cahier des charges, à savoir en moins de six semaines. »*

84. Le conseiller désigné explique que les *« entretiens menés avec les entreprises visées dans le cadre de l'enquête ont montré que cet effort s'apparente à une gageure qui dépasse largement le cadre opérationnel, les moyens, les ressources et l'expertise des entreprises visées. »*<sup>49</sup>

85. Le conseiller désigné estime que la mise en place d'un accord moins restrictif liant moins d'entreprises semblait difficilement réalisable mais, à son avis, pas impossible.

86. En raison des engagements présentés par les entreprises, le Conseil estime que cette question peut également rester ouverte.

## **5. Les engagements proposés par SLG et VEW**

87. En date du 22 décembre 2016, SLG et VEW ont proposé au Conseil d'adopter des mesures, une première d'ordre structurel et deux autres d'ordre comportemental, afin de mettre fin aux préoccupations soulevées par le conseiller désigné dans sa communication des griefs.

88. L'article 13, premier alinéa, de la Loi est rédigé de la façon suivante :

*« Lorsque le Conseil envisage d'adopter une décision exigeant la cessation d'une infraction et que les entreprises concernées offrent des engagements de nature à répondre aux préoccupations dont le conseiller désigné les a informées dans sa communication des griefs, le Conseil peut, par voie de décision, rendre ces engagements obligatoires pour les*

---

<sup>49</sup> Voir la communication des griefs, paragraphes 170 et 171.

*entreprises. La décision peut être adoptée pour une durée déterminée et conclut qu'il n'y a plus lieu que le Conseil agisse. »*

89. Deux conditions cumulatives doivent ainsi être remplies pour qu'une procédure d'engagements puisse être adoptée par le Conseil. L'adoption par le Conseil d'une décision exigeant la cessation d'une infraction doit être envisagée d'une part et d'autre part, les entreprises concernées doivent offrir des engagements de nature à répondre aux préoccupations de concurrence établies par le conseiller désigné dans sa communication des griefs.
90. La première condition de l'article 13 de la Loi prévoit ainsi que le Conseil doit envisager d'adopter une décision exigeant la cessation d'une infraction. Cette condition n'impose toutefois pas au Conseil de se prononcer sur la matérialité d'une violation des règles de concurrence. Cette interprétation serait en désaccord avec la substance même de la procédure d'engagements qui est à distinguer de la procédure de constatation et de cessation d'infraction prévue par l'article 11 de la Loi. La jurisprudence européenne confirme la distinction entre les décisions imposant des sanctions et celles acceptant des engagements : *« En Effet, ces deux dispositions [...] poursuivent [...] deux objectifs différents qui visent, l'un, à mettre fin à l'infraction constatée, et l'autre, à répondre aux préoccupations de la Commission résultant de son évaluation préliminaire. »*<sup>50</sup>
91. Ainsi, aucun examen au fond n'est exigé pour le Conseil, ce qui est par ailleurs étayé par les développements du Conseil de l'Union européenne dans son Règlement (CE) n° 1/2003 du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des articles 81 et 81 du traité (ci-après : le « règlement 1/2003 ») : *« Lorsque, dans le cadre d'une procédure susceptible de déboucher sur l'interdiction d'un accord ou d'une pratique, des entreprises présentent à la Commission des engagements de nature à répondre à ses préoccupations, la Commission doit pouvoir, par décision, rendre ces engagements obligatoires pour les entreprises concernées. [...] »*<sup>51</sup>
92. A cet effet, la Commission européenne se base sur une analyse préliminaire<sup>52</sup>, elle est en effet *« dispensée de l'obligation de qualifier et de constater l'infraction, son rôle se limitant à l'examen et à l'éventuelle acceptation des engagements proposés par les entreprises concernées, à la lumière des problèmes qu'elle a identifiés dans son évaluation préliminaire et au regard des buts qu'elle poursuit. »*<sup>53</sup>

---

<sup>50</sup> Voir l'arrêt de la Cour du 29 juin 2010, *Commission européenne /Alrosa Compagny Ltd*, C-441/07 P, EU:C:2010:377, point 46.

<sup>51</sup> Considérant 13 du Règlement 1/2003.

<sup>52</sup> L'article 9 du Règlement 1/2003 dispose que : *« 1. Lorsque la Commission envisage d'adopter une décision exigeant la cessation d'une infraction et que les entreprises concernées offrent des engagements de nature à répondre aux préoccupations dont la Commission les a informées dans son évaluation préliminaire, la Commission peut, par voie de décision, rendre ces engagements obligatoires pour les entreprises. »*

<sup>53</sup> Voir l'arrêt de la Cour *Alrosa*, précité, point 40.

93. En l'espèce, la communication des griefs, dans laquelle le conseiller désigné envisage une atteinte au droit de la concurrence, constitue l'analyse préliminaire permettant au Conseil d'appuyer sa décision d'engagements, conformément à la pratique établie du Conseil.<sup>54</sup>
94. La seconde condition est relative à la réponse que les engagements doivent apporter aux préoccupations de concurrence établies par le conseiller désigné dans sa communication des griefs. Ces engagements peuvent être résumés comme suit :
95. S'agissant du premier engagement, SLG et VEW proposent la dissolution de TUL, de façon définitive et pour une durée indéterminée, cette mesure d'ordre structurel devant être mise en place à compter de la notification de la présente décision et au plus tard avant le 1<sup>er</sup> juillet 2017.
96. Le Conseil estime que le premier engagement permettra de répondre aux préoccupations formulées par le conseiller désigné dans sa communication des griefs. TUL étant à considérer selon cette dernière comme « *l'expression d'un accord de coopération horizontale* ». La création de TUL « *en tant que société commune avait comme seule finalité l'élaboration d'une offre dans le cadre du marché public transport CAPABS* » et la mise en place de l'offre soumise par TUL « *constitu[ant] un accord entre entreprises au sens des articles 3 de la Loi et 101 TFUE.* »<sup>55</sup>
97. S'agissant du deuxième engagement d'ordre comportemental, SLG et VEW proposent l'organisation annuelle, en interne et individuellement par chacune des deux entreprises visées, de séances d'information, de formation et de sensibilisation en matière de droit de la concurrence afin d'en informer les dirigeants, cadres et employés dits à risque. Ces formations seront spécifiquement axées sur les règles à respecter en matière de réponses aux consultations publiques et seront complétées par la distribution d'un guide écrit relatif à l'application du droit de la concurrence pour lequel le Conseil devra soumettre son approbation préalable. Les formations aborderont notamment un exemple de processus sain pouvant intervenir lors de négociations entre entreprises. Les dirigeants, cadres ou employés dits à risque devront par ailleurs participer aux ateliers annuels de formation dispensés par le Conseil. Cet engagement aura une durée de deux années consécutives à compter de la notification de la présente décision d'engagements.
98. Le Conseil estime que ce second engagement répond aux préoccupations générales de concurrence engendrées par les pratiques des entreprises concernées. Cet engagement permettra par ailleurs de répondre à l'un des objectifs essentiels de la procédure d'engagement qui est notamment d' « *assurer pour l'avenir une situation garantissant l'application et le respect des règles de concurrence.* »<sup>56</sup> Les mesures effectives d'information, de formation et de sensibilisation en matière de droit de la concurrence permettront de rendre attentifs les dirigeants, cadres et employés présentant des profils à

---

<sup>54</sup> Voir notamment Décision n°2014-E-03 du 26 mai 2014, Décision n°2014-E-05 du 5 juin 2014 ou encore Décision n°2014-E-02 du 5 février 2014.

<sup>55</sup> Voir la communication des griefs, respectivement paragraphes 14,16 et 63.

<sup>56</sup> Voir Autorité belge de la concurrence, Décision 2006-I/O-12 du 31 août 2006, page 7.

risque particuliers à l'occasion d'éventuelles futures candidatures à des marchés publics des entreprises concernées.

99. S'agissant du troisième et dernier engagement, d'ordre comportemental également, SLG et VEW proposent la conservation des données et informations relatives aux négociations et échanges commerciaux avec des concurrents dans le cadre de la prochaine soumission CAPABS pendant une durée de 5 années à compter de la notification de la présente décision, données et informations qui pourront être remises au Conseil à sa demande et qui incluront les dates, ordres du jour et listes des entreprises présentes aux réunions.
100. Le Conseil est d'avis que cet engagement pourra répondre aux préoccupations relatives aux échanges d'informations entre entreprises établies par le conseiller désigné dans sa communication des griefs : « *Le tableau infra*<sup>57</sup> *résume les échanges entre les différentes entreprises participant à l'offre soumise par TUL.* » « *Il ne fait pas de doute que le concours des volontés des entreprises visées est démontré à suffisance et que la mise en place d'une offre soumise par TUL (...) constitue un accord entre entreprises au sens des articles 3 de la Loi et 101 TFUE.* »<sup>58</sup> Cet engagement permettra par ailleurs d'assurer la conformité d'une éventuelle prochaine soumission au marché CAPABS au regard du droit de la concurrence.

## 6. Conclusions du Conseil

101. Selon une jurisprudence constante, le principe de proportionnalité exige que les mesures adoptées par une autorité de concurrence soient appropriées et nécessaires afin d'atteindre le but recherché.
102. La mise en œuvre par le Conseil du principe de proportionnalité dans le contexte spécifique de l'article 13 de la Loi relatif à des engagements se limite à la vérification que ces engagements répondent aux préoccupations dont le conseiller désigné, à travers la communication des griefs, a informé les entreprises concernées et que ces dernières n'ont pas offert d'engagements moins contraignants répondant d'une façon aussi adéquate à ces préoccupations.<sup>59</sup>
103. Conformément à la pratique de la Commission, le Conseil peut, *mutatis mutandis*, rendre des engagements obligatoires sans qu'il ne soit nécessaire qu'il se prononce sur la matérialité d'une infraction.
104. Cette conclusion s'inspire par ailleurs du Règlement 1/2003 qui définit en son considérant 13 les décisions relatives aux engagements comme suit :

---

<sup>57</sup> Voir page 19 de la présente décision.

<sup>58</sup> Voir la communication des griefs, paragraphes 62 et 63.

<sup>59</sup> Voir, l'arrêt *Alrosa*, précité, point 41.

*« Les décisions relatives aux engagements devraient constater qu'il n'y a plus lieu que la Commission agisse, sans établir s'il y a eu ou s'il y a toujours une infraction ».*

105. Le Conseil estime que les engagements qui sont proposés sont appropriés et nécessaires étant donné qu'ils répondent aux préoccupations du conseiller désigné exprimées dans sa communication des griefs, laquelle communication est à considérer comme une évaluation préliminaire dans l'enchaînement des étapes de la procédure décisionnelle du Conseil.

Adopte la décision suivante :

**Article 1<sup>er</sup>**

Le Conseil accepte et rend obligatoires les engagements pris par Sales-Lentz Group S.A et Voyage Emile Weber S. à r. l. en date du 22 décembre 2016 joints en annexe à la présente décision pour en faire partie intégrante.

**Article 2**

Sales-Lentz Group S.A et Voyage Emile Weber S. à r. l. devront mettre en place le premier engagement dès la notification de la présente décision et au plus tard avant le 1<sup>er</sup> juillet 2017. Le second engagement devra être respecté pendant une durée de deux années consécutives à compter de la notification de la présente décision. Le troisième engagement prendra effet à compter de la notification de la présente décision et s'appliquera jusqu'à la prochaine soumission CAPABS, assorti d'un délai de conservation des données mentionnées de cinq années consécutives.

**Article 3**

Le Conseil classe la présente affaire sans autres suites pour les entreprises Sales-Lentz Autocars S.A., Demy Schandeler S. à r. l., Autocars Meyers S.A., Siedler-Thill et Fils S. à r. l. Bollig Voyages S.A., Voyages et Autocars Erny Wewer S. à r. l., Autocars Pletschette S. à r. l., Autocars Emile Frisch S. à r. l., Frisch Rambrouch Autocars S. à r. l., Voyages Simon S.A., Ingeldorf, A.S. Tours Schemel Albert, Pletschette-Weber Nicole, Autobus Stephany S. à r. l., Voyages Ecker S. à r. l., Voyages Unsen S.A., Rosse Troine Autocars S.A., Nouvelle Société Rapide des Ardennes S. à r. l., Voyages Vandivinit S. à r. l., Voyages Simon Tours Pétange S. à r. l., Transports Huberty S.A., Voyages Koob S.A., Voyages J.C. S.A. (Josy Clement), Autocars Altmann S. à r. l., Alltra S.A. et Voyages Wagener S.A.

**Article 4**

Conformément à l'article 13 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence, le Conseil décide qu'il n'y a plus lieu d'agir.

Ainsi délibéré et décidé à l'unanimité à Luxembourg, le 8 mars 2017.



Pierre Rauchs  
Président



Mattia Melloni  
Conseiller



Pierre Calmes  
Conseiller suppléant

### **Indication sur les voies de recours**

Un recours en pleine juridiction est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre de la présente décision prise en formation collégiale en vertu de l'article 28 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence.

En vertu de la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives, ce recours est formé par requête signée d'un avocat inscrit à la liste I des tableaux dressés par les conseils des Ordres des avocats dans un délai de trois mois à partir de la notification de la présente ou à partir du jour où le requérant a pu en prendre connaissance.

## **Annexe I : Description des lots**

### **1. Lot « Etablissements scolaires et/ou formation région Nord-Est (Scol N/E) »**

Pour le lot « Scol N/E» les centres respectivement les établissements scolaires ou de formation suivants (8 au total) sont desservis, à savoir:

CSSE Internat privé St Elisabeth à Troisvierges,  
Päerdsatelier Liewenshaff à Merscheid/Heiderscheid,  
EDIFF Clervaux (CED/CP),  
EDIFF Echternach (Centre d'Education Différencié),  
EDIFF Warken (CED/CP), les Centres de logopédie à Grevenmacher, Hosingen et  
Troisvierges,  
Foyer Kräizbiert Pietert à Grevenmacher,  
Lycée classique à Diekirch, le Lycée technique Ste Anne à Ettelbrück,  
Nordstad-Lycée à Diekirch,  
d'autres écoles ou fonctions-lieu dans la région N/E.

61 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant dans toutes les régions du Grand-Duché, vers ces centres. La distance estimée aller-retour pour toutes ces lignes est de 3.717 km<sup>60</sup>. 10.116 courses sont réalisées annuellement pour ce lot,<sup>61</sup> totalisant 623.412 km.

### **2. Lot « Etablissements de travail spécialisés région Nord (Trav N) »**

Pour le lot « Trav-N», les centres (7 au total) suivants sont desservis :

A.P.E.M.H. Clervaux,  
A.P.E.M.H. Hosingen,  
Atelier protégé Lullange,  
Autisme Munshausen,  
Coopérations Wiltz,  
Dagestress Bürden (Ligue HMC).

21 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant principalement dans les régions du centre et du nord, vers ces centres. La distance estimée aller et retour pour toutes ces lignes est de 2.429 km. 5.108 courses sont réalisées annuellement pour ce lot, totalisant 588.506 km.

---

<sup>60</sup> Estimée sur base des chiffres 2013

<sup>61</sup> Estimation du nombre de jours que cette « course » sera à exécuter par an (base : chiffres 2013)

### **3. Lot « centres de soin région Nord (Soin N) »**

Pour le lot «Soin-N», les centres suivants (4 au total) sont desservis à savoir:

Centre De Park - CHNP Ettelbrück,  
Day-Center um Bill Boevange-sur-Attert,  
Foyer Alzheimer (foyer de jour 'Gënzegold') à Dahl,  
Hippothérapie Roullingen.

10 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant dans toutes les régions du Grand-Duché, vers ces centres. La distance estimée aller et retour pour toutes ces lignes est de 860 km. 1.506 courses sont réalisées annuellement pour ce lot, totalisant 121.104 km.

### **4. Lot « Etablissements de travail spécialisés région Ouest (Trav O) »**

Pour le lot «Trav-O, les centres suivants (5 au total) sont desservis à savoir:

Atelier protégé « Op der Schock » Noerdange,  
Atelier protégé « Op der Schock » Rédange,  
Autisme Luxembourg a.s.b.l. Beckerich,  
Dadofonic (Ligue HMC) Capellen,  
Ligue HMC Capellen.

49 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant dans toutes les régions du Grand-Duché, vers ces centres. La distance estimée aller et retour pour toutes ces lignes est de 4.457 km. 11.860 courses sont réalisées annuellement pour ce lot, totalisant 1.101.446 km.

### **5. Lot « Etablissements scolaires ou de formation région Centre-Ouest (Scol C/O) »**

Pour le lot «Scol-C/O», les centres suivants (17 au total) sont desservis à savoir :

Kannerhaus Jean-Berg à Betzdorf,  
Centre d'intégration scolaire à Cessange,  
Centre d'observation à Olm,  
Centre de Propédeutique (EDIFF) à Walferdange,  
EDIFF à Luxembourg,  
EDIFF à Roodt/Syre,  
Centre de Logopédie à Luxembourg,  
Lycée Aline Mayrisch à Luxembourg,  
Lycée des Garçons à Luxembourg,  
Lycée Fieldgen à Luxembourg,  
Lycée Josy Barthel à Mamer,  
Lycée technique des Arts et Métiers à Luxembourg  
Lycée technique ECG à Luxembourg,  
Lycée technique Mathias Adam à Lamadelaine,  
Lycée Uelzecht Lycée à Dommeldange,

Lycée Vauban à Limpertsberg,  
Waldorfschoul à Luxembourg,  
et autres fonctions-lieu d'écoles/lycées dans la région Centre/Ouest.

101 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant dans toutes les régions du Grand-Duché, vers ces centres. La distance estimée aller et retour pour toutes ces lignes est de 5.774 km. 16.092 courses sont réalisées annuellement pour ce lot, totalisant 963.828 km.

**6. Lot « Etablissements IDV région Centre (Scol C/IDV) »**

Pour le lot «Scol-C/IDV», le centre suivant unique est desservi :  
Institut pour déficiences visuelles à Bertrange.

52 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant dans toutes les régions du Grand-Duché, vers ces centres. La distance estimée aller et retour pour toutes ces lignes est de 2.682 km. 5.652 courses sont réalisées annuellement pour ce lot, totalisant 257.040 km.

**7. Lot « Etablissements de travail spécialisés région Centre-Est (Trav-C/E) »**

Pour le lot «Trav-C/E», les centres suivants (6 au total) sont desservis à savoir :  
Atelier Bieschbecher F.I.B. à Berschbach/Mersch,  
Institut St Joseph à Betzdorf,  
Restaurant beim Goldknapp à Erpeldange,  
Tricentenaire à Bissen,  
Tricentenaire à Heisdorf,  
Tricentenaire à Walferdange.

48 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant dans toutes les régions du Grand-Duché, vers ces centres. La distance estimée aller et retour pour toutes ces lignes est de 4.074 km. 10.794 courses sont réalisées annuellement pour ce lot, totalisant 918.066 km.

**8. Lot « Centres de soin région Centre/Est (Soin C/E) »**

Pour le lot «Soin-C/E», les centres suivants (5 au total) sont desservis à savoir :  
Foyer Alzheimer à Bonnevoie,  
Foyer Alzheimer à Dommeldange,  
Institut pour IMC à Luxembourg,  
Pédopsychiatrie (CHL) Centre de jour à Luxembourg,  
Schrëtt fir Schrëtt a.s.b.l. à Bereldange.

30 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant dans toutes les régions du Grand-Duché, vers ces centres. La distance estimée aller et retour pour toutes ces lignes est de 2.166 km. 4.784 courses sont réalisées annuellement pour ce lot, totalisant 368.130 km.

**9. Lot « Etablissements scolaires et/ou formation région Sud (Scol S) »**

Pour le lot «Scol-S», les centres suivants (13 au total) sont desservis à savoir :

Centre Psychothérapeutique Andalé (Kannerhaus an der Léih) à Dudelange,  
Centre Thérapeutique de la Fondation « Kannerschlass-La Passerelle » à Soleuvre,  
Centre EDIFF à Differdange,  
Centre Ediff à Esch-sur-Alzette,  
Institut pour enfants autistiques et psychotiques à Leudelange,  
Centre Ediff à Roeser,  
Centre Ediff à Rumelange,  
Lycée Attert-Lycée à Rédange,  
Lycée Belval à Belvaux,  
Lycée Garçons à Esch-Alzette,  
Lycée technique Marie Consolatrice à Esch-sur-Alzette,  
Lycée technique Nic Bieber à Dudelange,  
Lycée technique Esch-sur-Alzette,  
Autres fonctions–lieu d’Ecole/Lycée Sud.

84 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant dans toutes les régions du Grand-Duché, vers ces centres. La distance estimée aller et retour pour toutes ces lignes est de 3.455 km. 11.772 courses sont réalisées annuellement pour ce lot, totalisant 524.412 km.

**10. Lot « Etablissements de travail spécialisés région Sud (Trav S) »**

Pour le lot « Sud Trav-S », les centres suivants (7 au total) sont desservis à savoir :

A.P.E.M.H à Bettange-sur-Mess,  
A.P.E.M.H à Mondorf-les-Bains,  
A.P.E.M.H. Nossbiert à Esch-sur-Alzette,  
A.P.E.M.H. Parc Merveilleux à Bettembourg,  
Buanderie à Ehlerange,  
Fondation Kräizbiert à Dudelange,  
Foyer Pietert à Grevenmacher.

65 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant dans toutes les régions du Grand-Duché, vers ces centres. La distance estimée aller et retour pour toutes ces lignes est de 5.166 km. 15.216 courses sont réalisées annuellement pour ce lot, totalisant 1.170.536 km.

**11. Lot « Centres de soin région Sud (Soin S) »**

Pour le lot « Soins-S », les centres suivants (3 au total) sont desservis à savoir :

Centre Parkinson à Leudelange,  
Foyer Alzheimer à Dudelange,  
Foyer Alzheimer à Rumelange.

12 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant dans toutes les régions du Grand-Duché, vers ces centres. La distance estimée aller et retour pour toutes ces lignes est de 1.074 km. 370 courses sont réalisées annuellement pour ce lot, totalisant 14.320 km.

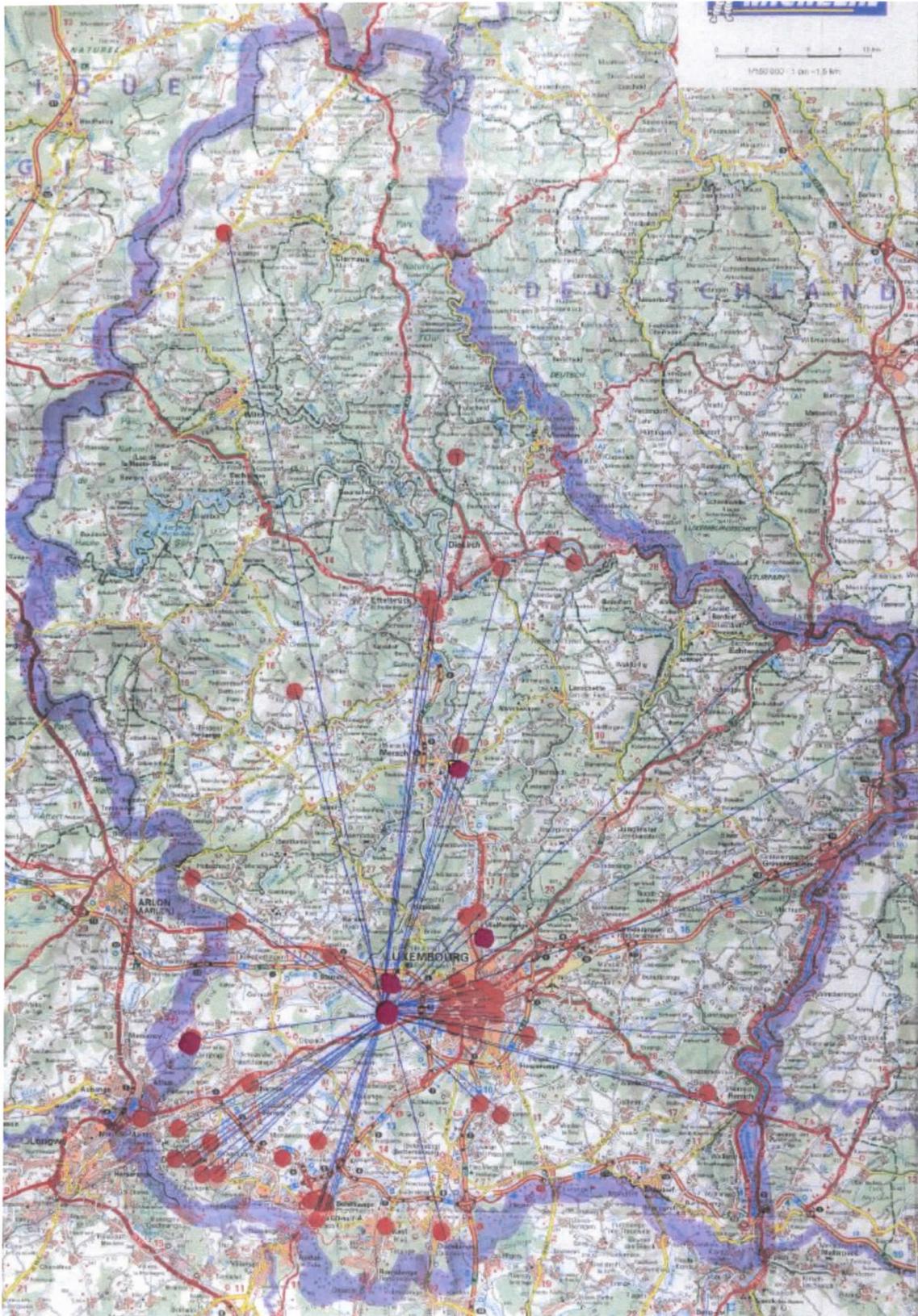
**12. Lot « Centres spécialisés région périphérique pour personnes à besoins spécifiques (Etra) »**

Pour le lot «Etra», il s'agit e.a. des centres suivants (17 au total) qui sont desservis :

- Bischöfel, St Marien-Institut - Büllingen à Büllingen/Huldange,
- Collège Hélène Boucher à Thionville,
- Foyer Don Bosco-Wiltingen-Ecole du Mardasson-Bastogne,
- Etablissement d'enseignement spécialisé-St Mard,
- Etablissement d'enseignement spécialisé-Stockem    Europäisches    BBW-  
Bitburg+Valdocco Schule-Helenenberg-Eupen.

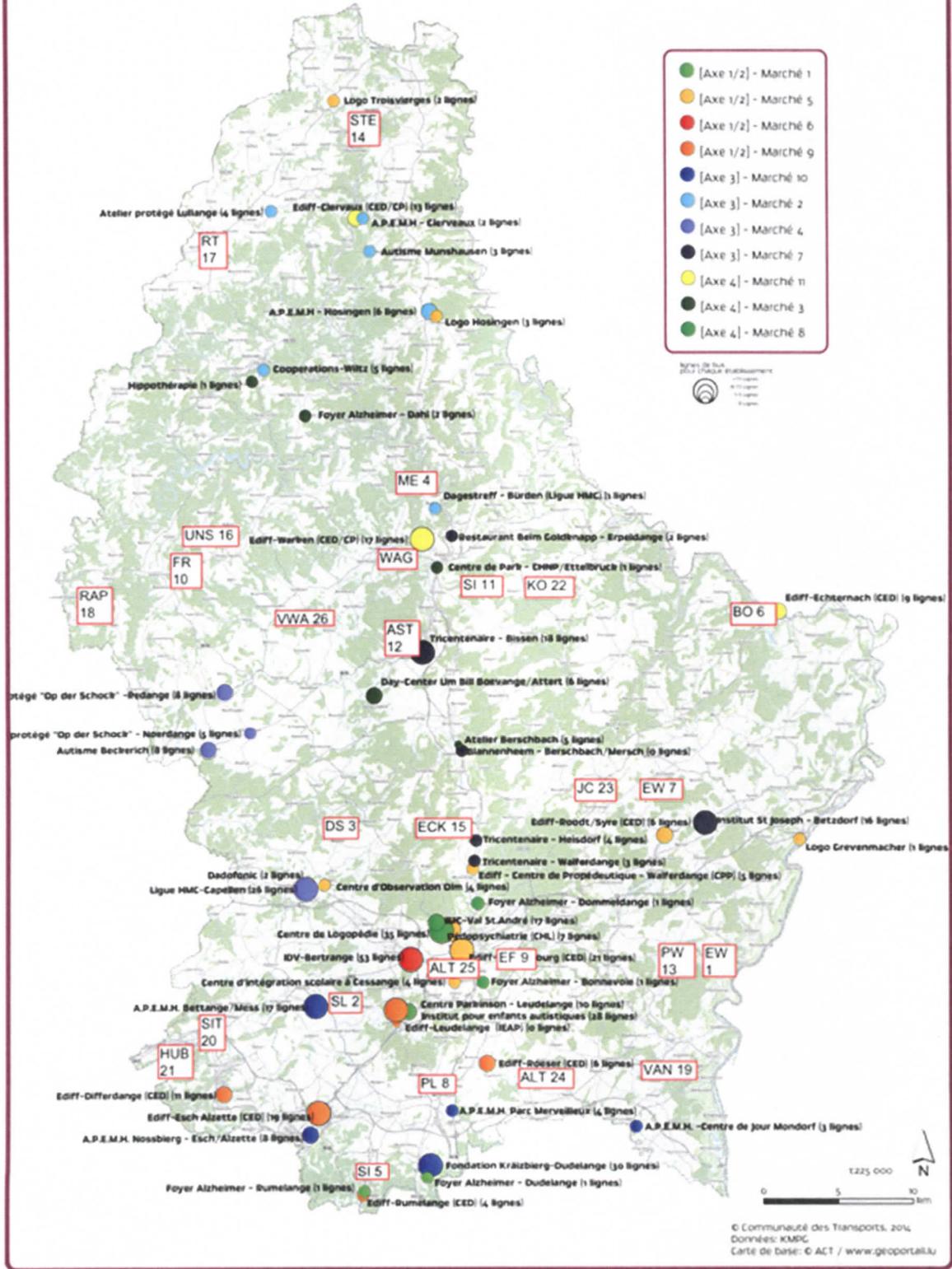
33 lignes sont nécessaires pour transporter les bénéficiaires, habitant dans toutes les régions du Grand-Duché, vers ces centres. La distance estimée aller et retour pour toutes ces lignes est de 4.836 km. 5.400 courses sont réalisées annuellement pour ce lot, totalisant 772.092 km.

## Annexe II : Représentations schématisées





## Etablissements d'éducation différenciée (EDIFF)



**Annexe III : Engagements pris par SLG et VEW**

**Premier engagement : Dissolution de la société Transport Union Lëtzebuerg (ci-après "TUL")**

SLG et VEW formulent le premier engagement suivant:

*SLG et VEW s'engagent à procéder à la dissolution de TUL de manière définitive.*

*Cet engagement a une durée indéterminée et serait mis en place à compter de la notification de la décision acceptant les engagements et au plus tard avant le 1<sup>er</sup> juillet 2017.*

SLG et VEW sont tous deux actionnaires à hauteur de 50 % de la société TUL de sorte qu'elles sont en mesure de s'engager à dissoudre TUL de manière définitive.

Cet engagement aurait une durée indéterminée et serait mis en place à compter de la notification de la décision acceptant les engagements et les rendant obligatoires (ci-après la "Décision d'Engagement") et au plus tard avant le 1<sup>er</sup> juillet 2017, le temps de procéder aux démarches nécessaires en vue de sa liquidation volontaire.

Ce premier engagement permettrait, sans reconnaissance préjudiciable aucune, de répondre utilement aux préoccupations formulées par Monsieur le Conseiller Weidert dans le cadre de sa Communication des Grieffs du 25 avril 2016:

- "16. Par conséquent, TUL doit être considérée comme l'expression d'un accord de coopération horizontale au sens des « Lignes directrices sur l'applicabilité de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux accords de coopération horizontale (2011/C 11/01) ». Selon ces lignes directrices, si la création d'une entreprises commune « a pour objet ou pour effet la coordination du comportement concurrentiel d'entreprises qui restent indépendantes, cette coordination est appréciée au regard de l'article 101 du traité (voir l'article 2, paragraphe 4, du règlement sur les concentrations)."<sup>16</sup>
- "63. Il ne fait alors pas de doute que le concours des volontés des entreprises visées est démontré à suffisance et que la mise en place d'une offre soumise par TUL et réunissant 26 sous-traitants constitue un accord entre entreprises au sens des articles 3 de la Loi et 101 TFUE".<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Communication des grieffs du 25 avril 2016, p. 11.

<sup>17</sup> Communication des grieffs du 25 avril 2016, p. 25.

9  
19 

- "67. Partant, dans le cadre de l'accord conclu entre TUL et ses sous-traitants, il y lieu de déterminer si cet accord constitue une restriction par objet [...] ou si, au contraire, il est nécessaire, pour parvenir à une telle conclusion, de démontrer l'existence des effets anticoncurrentiels de cet accord."<sup>18</sup>
- "93. Il s'ensuit qu'un effet restrictif sur la concurrence est avéré, que l'offre TUL constitue un accord entre entreprises au sens des articles 3 de la Loi et 101(1) TFUE, et que ces articles sont d'application. La conclusion de TUL quant à une absence de concertation/ d'entente/ pratique concertée doit être rejetée."<sup>19</sup>
- "131. Il faut conclure de ce qui précède que, si l'offre TUL avait augmenté les chances de remporter le marché CAPABS face à la concurrence étrangère, un accord moins restrictif liant moins d'entreprises aurait été suffisant si des entreprises étrangères avaient soumis des offres pour certains lots."<sup>20</sup>
- "178. Il ressort de ce qui précède que l'offre TUL constitue un accord entre entreprises au sens des articles 3 de la Loi et 101(1) TFUE (point 2521), dont l'effet restrictif sur la concurrence est avéré, et que ces articles sont d'application (point 93). Il est fait grief aux entreprises visées d'avoir conclu un accord entre entreprises restrictif de la concurrence."
- "180. Voilà pourquoi il est proposé au Conseil de conclure que l'accord TUL, par lequel les entreprises SL et VEW, en ayant recours à la société TUL, font appel à 26 sous-traitants représentant 21 entreprises de transport afin de soumettre une offre pour chacun des 12 lots du marché « transport CAPABS » est un accord entre entreprises qui a pour effet de restreindre le jeu de la concurrence, au sens des articles 3 de la loi et 101 TFUE."<sup>21</sup>

<sup>18</sup> Communication des griefs du 25 avril 2016, p. 27

<sup>19</sup> Communication des griefs du 25 avril 2016, p. 35

<sup>20</sup> Communication des griefs du 25 avril 2016, p. 45

<sup>21</sup> Communication des griefs du 25 avril 2016, p. 67.

**Deuxième engagement: mise en place de mesures effectives d'information, de formation et de sensibilisation en matière de droit de la concurrence**

SLG et VEW formulent un deuxième engagement qui se présente comme suit:

a. *SLG et VEW s'engagent à organiser annuellement, en interne, individuellement et chacun pour ce qui les concerne, des séances d'information, de formation et de sensibilisation en matière de droit de la concurrence permettant de s'assurer que les dirigeants, cadres et employés dits à risques suivent une formation approfondie au droit de la concurrence et en comprennent les implications pratiques notamment dans le cadre d'une soumission à un marché public.*

*Ces formations aborderont plus spécifiquement les règles à respecter en matière de réponses aux consultations publiques et, plus précisément, la notion de groupement et de bonnes pratiques en matière de négociations avec des concurrents et sous-traitants dans le cadre d'une soumission publique.*

b. *Ces formations seront complétées par la remise d'un guide écrit relatif à l'application du droit de la concurrence qui sera préalablement présenté pour approbation au Conseil de la concurrence.*

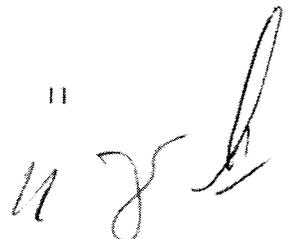
c. *SLG et VEW s'engagent par ailleurs à faire participer les dirigeants, cadres ou employés dits à risque aux ateliers de formation qui seront organisés et dispensés par le Conseil de la concurrence. La présence sera requise par au moins un représentant (dirigeant ou cadre) de SLG et de VEW.*

*Cet engagement serait mis en place pour une durée de 2 années consécutives prenant cours à dater de la notification de la Décision d'Engagement.*

Concrètement, SLG et VEW proposent d'inclure dans cet engagement, individuellement et chacun pour ce qui les concerne:

- a. La tenue d'une formation annuelle approfondie au droit de la concurrence et à leurs implications concrètes pour leur entreprise. Ces formations aborderont le sens et la portée pratique des règles de concurrence, en insistant particulièrement sur la notion de groupement et de bonnes pratiques en matière de négociations avec des concurrents et sous-traitants dans le cadre d'une soumission publique. Les formations insisteront notamment sur les pratiques saines à suivre par les entreprises dans le cadre de rencontres ou de réunions entre concurrents relatives à des groupements ou de la sous-traitance. Les formations aborderont notamment un exemple de processus sain pouvant intervenir dans des négociations, à savoir:

11



- Nombre limité de prises de contact simultanées, dont le nombre dépend des circonstances de l'espèce;
- Contenu des discussions préliminaires (description du service au regard notamment du cahier des charges, intérêt et capacité du partenaire potentiel,...) et conséquences de l'issue positive ou négative de ces discussions sur la soumission;
- Règles relatives au partage d'informations et conséquences sur la soumission en cas d'échanges illégaux d'informations;
- Rédaction d'un dossier reprenant la liste des entreprises contactées ainsi que les informations principales échangées.

Cette formation serait obligatoire pour les personnes suivantes:

- les dirigeants;
- les cadres;
- les salariés présentant des profils à risque particuliers, à savoir les membres du personnel responsables des prix et des ventes ainsi que ceux chargés de la préparation de soumissions publiques.

b. La conception et la diffusion, dans le cadre des formations dont question au point a., à l'ensemble des dirigeants, cadres et salariés dits "*à risques*" d'une note pratique incluant:

- le sens et la portée pratique des règles de concurrence, notamment la notion de groupement et de bonnes pratiques en matière de négociations avec des concurrents et sous-traitants dans le cadre d'une soumission publique;
- une sensibilisation à l'importance et à l'intérêt de se conformer aux règles de droit de la concurrence dans le cadre de leur activité professionnelle ;
- une information relative aux mécanismes internes leur permettant d'obtenir des conseils ou de les alerter de l'existence d'infractions avérées ou possibles aux règles de droit de la concurrence.
- La sensibilisation des représentants de SLG et de VEW aux règles d'hygiène administrative qu'il convient de favoriser dans la tenue et l'organisation de réunions au sein d'associations ou de fédérations professionnelles.

Ce guide sera préalablement présenté au Conseil de la concurrence pour approbation.

c. La participation, d'au moins un dirigeant ou cadre aux ateliers de formations qui seront organisés par le Conseil de la concurrence annuellement et dans le cadre desquels le Conseil de la concurrence aura la possibilité d'indiquer aux participants les comportements qui devront être adoptés par ces derniers dans le cadre de réunions entre concurrents ou avec des sous-traitants.

Cet engagement aurait une durée de 2 années consécutives et prendrait cours à dater de la notification de la Décision d'Engagement.

Par le biais de ces formations, le présent engagement permettrait de favoriser une ligne de conduite et une connaissance plus approfondie des comportements à proscrire au regard du droit de la concurrence, notamment dans le cadre d'une soumission public et lors d'échanges entre sous-traitants et concurrents. Il est cependant primordial que ces formations soient cohérentes au regard de la position du Conseil de la concurrence.

Ce deuxième engagement permettrait, sans reconnaissance préjudiciable aucune, de répondre utilement aux préoccupations formulées par Monsieur le Conseiller Weidert dans le cadre de sa Communication des Grievs du 25 avril 2016. En effet, l'ensemble de la Communication des griefs porte sur la question de savoir si les pratiques des sociétés en cause constitueraient une atteinte au droit de la concurrence. De manière plus générale, cet engagement permettrait de remplir l'objet fondamental de la procédure d'engagement qui est notamment "[d']Assurer pour l'avenir une situation garantissant l'application et le respect des règles de concurrence".<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Autorité belge de la concurrence, Décision 2006-100-12 du 31 août 2006, p. 7

4 JF

**Troisième engagement: s'engager à respecter une obligation de transparence**

SLG et VEW formulent un troisième engagement qui se présente comme suit:

*Dans le cadre de négociations ou d'échanges commerciaux avec des concurrents, SLG et VEW s'engagent à conserver les données et informations relatives à ces échanges qui pourront être mises à disposition du Conseil de la concurrence à la demande motivée de ce dernier.*

*Les données que devront conserver SLG et VEW concerneront les informations relatives à l'organisation des réunions intervenues entre concurrents dans le cadre de la prochaine soumission CAPABS et incluront les dates, ordres du jour, ainsi que la liste des entreprises présentes aux réunions.*

*Cet engagement prendrait effet à dater de la notification de la Décision d'engagement et s'appliquerait jusqu'à la prochaine attribution du marché CAPABS. Les données récoltées devront être conservées pendant une durée de 5 années.*

Dans le cadre de ce troisième engagement, SLG et VEW s'engageraient, dans le cadre des éventuelles réunions entre concurrents qui auraient lieu pour d'éventuels partenariats et/ou sous-traitance dans le cadre de la prochaine soumission CAPABS qui doit avoir lieu en ou aux alentours de 2018, à respecter une obligation de transparence.

La mise en place de cette obligation de transparence se traduira par le respect de certaines règles et lignes de conduite dans les éventuelles réunions qui interviendraient entre concurrents et qui seraient relatives à la prochaine soumission CAPABS.

En pratique, cet engagement serait donc double.

D'une part, SLG et VEW tiendront, chacune individuellement, un registre dans lequel seront mentionnés les dates des réunions, l'objet de la réunion ainsi que les personnes présentes lors de cette réunion. Ce registre devrait être conservé pendant une durée de 5 ans au minimum et devrait être soumis au Conseil de la concurrence à la demande motivée de ce dernier.

D'autre part, chacune des parties SLG et VEW devra s'assurer que le mise en place et le suivi de cette obligation de transparence soit incluse dans le cadre des séances d'informations, formations et de sensibilisation qui seront dispensées à SLG et VEW (deuxième engagement).

Le présent engagement permettrait ainsi (i) de s'assurer de la conformité de l'éventuelle soumission au prochain marché CAPABS au regard du droit de la concurrence, ainsi que (ii) d'instaurer des automatismes de bonnes pratiques et de guidance pour tous les employés de SLG et de VEW.

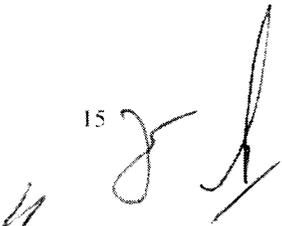
Ce troisième engagement permettrait par ailleurs, et sans reconnaissance préjudiciable aucune, de répondre utilement aux préoccupations formulées par Monsieur le Conseiller Weidert dans le cadre de sa Communication des Grieffs du 25 avril 2016:

- *"62. Le tableau intra résume les échanges entre les différentes entreprises participant à l'offre soumise par TUL. Les responsables de VEW ont été cités quatre fois comme initiateurs de la prise de contact avec les sous-traitants : des dirigeants de SL ont été cités cinq fois, tandis que cinq entreprises indiquent avoir été contactées par TUL, sans spécifier la personne, tandis que cinq autres indiquent avoir contacté SL ou VEW de leur propre initiative. Ces informations résultent des réponses des entreprises à la demande de renseignement et des entretiens menés par le conseiller désigné au fil de l'enquête."*
- *"63. Si les entreprises déclarent de façon crédible qu'il n'y aurait pas eu de réunion de préparation commune avec les sous-traitants<sup>54</sup>, des entretiens et réunions bilatéraux ont eu lieu entre les représentants de TUL et toutes les entreprises de sous-traitance, pendant lesquels des « conventions de partenariat » ont été signées. Finalement, tous les sous-traitants ont été convoqués les 5 et 6 juin 2014 par les dirigeants de SL et VEW afin de signer un contrat de sous-traitance, une convention de rémunération et un certificat d'engagement, pour chacun des douze lots du marché, avec SL Transports.*

*Il ne fait alors pas de doute que le concours des volontés des entreprises visées est démontré à suffisance et que la mise en place d'une offre soumise par TUL et réunissant 26 sous-traitants constitue un accord entre entreprises au sens des articles 3 de la Loi et 101 TFUE.<sup>55</sup>*

\* \* \*

<sup>55</sup> Communication des grieffs du 25 avril 2016, p. 25

15 

**Pour Sales-Lentz Group SA**

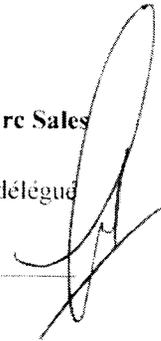
**Monsieur Jos Sales**

Administrateur délégué



**Monsieur Marc Sales**

Administrateur délégué



Fait à

Basel

Le 21 décembre 2016

**Pour Voyages Emile Weber sàrl**

Monsieur Roland Heinisch



Fait à

Canach

Le 22 décembre 2016