

***Cas n° COMP/M.3150 -  
SNCF / TRENITALIA /  
AFA***

Le texte en langue française est le seul disponible et faisant foi.

**RÈGLEMENT (CEE) n° 4064/89  
SUR LES CONCENTRATIONS**

---

Article 6, paragraphe 1, point b) NON-OPPOSITION  
date: 04/08/2003

*Disponible aussi dans la base de données CELEX,  
numéro de document 303M3150*



## COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 04.08.2003

SG (2003) D/231171

VERSION PUBLIQUE

PROCEDURE CONCENTRATIONS  
DECISION ARTICLE 6(1)(b)

Dans la version publique de cette décision, des informations ont été supprimées conformément à l'article 17 (2) du règlement du Conseil (CEE) n°4064/89 concernant la non-divulgence des secrets d'affaires et autres informations confidentielles. Les omissions sont donc indiquées par [...]. Quand cela était possible, les informations omises ont été remplacées par des fourchettes de chiffres ou une description générale.

Aux parties notifiantes

Messieurs, Mesdames

**Objet : Affaire No COMP/M.3150 – SNCF/TRENITALIA**

Notification du 30.6.2003 conformément à l'article 4 du règlement No 4064/89 du Conseil <sup>1</sup>

1. Le 30/6/2003, la Commission a reçu une notification d'une opération de concentration conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n 4064/89 du Conseil (ci-après : le « règlement concentrations ») par lequel les entreprises TRENITALIA S.p.A. (ci-après : "TRENITALIA"), appartenant à Ferrovie Dello Stato S.p.A.(ci-après : "FS"), et SNCF PARTICIPATIONS (ci-après : "SNCF"), appartenant au groupe SNCF, acquièrent au sens de l'article 3 paragraphe 2 du règlement concentrations contrôle en commun d'une société nouvellement créée constituant une entreprise commune (ci-après : la "Société Opérateur").

---

<sup>1</sup> JO L 395 du 30.12.1989 p. 1 ; JO L 257 de rectificatif du 21.9.1990, p. 13 ; Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n 1310/97 (JO L 180, 9. 7.,1997, p. 1, JO de rectificatif L 40 du 13.2.1998, p. 17).

## **I. LES PARTIES**

2. SNCF PARTICIPATIONS est contrôlée par la SNCF et constitue la société holding générale de la SNCF qui possède la plupart de ses filiales. La SNCF, titulaire ferroviaire français, est active dans les services de chemin de fer pour passagers et marchandises.
3. TRENITALIA est une entreprise de chemin de fer contrôlée par FS S.p.A. et est active dans les services de chemin de fer pour passagers et marchandises. TRENITALIA est divisé en trois divisions (division passagers, division transport régional et division de fret) et en une unité pour l'équipement de transport (locomotive, wagons, etc.). La division de fret en particulier effectue les activités nationales et internationales dans le transport de fret.

## **II. L'OPERATION ET LA CONCENTRATION**

4. La transaction notifiée concerne la création d'une entreprise commune de plein exercice ayant la responsabilité de fournir un nouveau service de navette pour le transport des camions et des semi-remorques sur rail par le tunnel de Fréjus dans le Mont Cenis – ainsi appelé "Autoroute Ferroviaire Alpine" – reliant la France et l'Italie. Le service concernera le transport par route ferroviaire de camions, à savoir des semi-remorques, des citernes matières dangereuses, citernes matières non-dangereuses et des camions remorques.
5. Au début des opérations, le service aura un caractère expérimental. Des travaux de mise au gabarit du tunnel, afin qu'il puisse accommoder les wagons spéciaux, sont nécessaires pendant lesquels le trafic ne s'effectuera que sur une seule voie sur certains tronçons. Le nombre de sillons mis à la disposition de la Société Opérateur pendant cette période sera faible, à savoir quatre allers et retours par jour transportant chaque fois dix-huit camions avec tracteurs ou vingt-huit remorques au maximum. Après l'achèvement des travaux de mise au gabarit - qui prendront probablement une période de quatre ans - un service complet à caractère commercial pourra être mis en œuvre avec un ou plusieurs opérateurs sur base de 20 ou 30 navettes quotidiennes.

### *Contrôle conjoint*

6. L'entreprise commune sera contrôlée à parts égales par la SNCF et TRENITALIA.
7. En ce qui concerne la gouvernance de la société, un conseil d'administration composé de [...] membres sera responsable de la gestion de l'entreprise commune. La SNCF et TRENITALIA désigneront [...] directeurs chacun. Les [...] postes de directeurs restants permettent une éventuelle représentation paritaire des partenaires de minorité français et italiens autres que les parties. Les décisions sur les sujets stratégiques (à savoir, le budget annuel, le business plan) requièrent une majorité simple des votes, ce qui donne effectivement des droits de veto à TRENITALIA ou à la SNCF. La gestion quotidienne de l'entreprise commune sera assurée par le Président et Administrateur Délégué nommé par TRENITALIA, ainsi que par le Directeur Général nommé par la SNCF. Sur cette base, il peut être conclu que les parties acquerront le contrôle en commun sur l'entreprise commune.

### *Entreprise commune de plein exercice*

8. Les parties prévoient que l'entreprise commune opérera sur le marché de manière durable et en tant qu'entité autonome.
9. D'après ses statuts, la Société Opérateur est conçue pour fonctionner de façon durable.
10. La Société Opérateur sera chargée de gérer dans un premier temps, l'expérimentation, puis dans une phase suivante, l'exploitation commerciale du service d'Autoroute Ferroviaire Alpine, lorsque les travaux d'infrastructure et de mise au gabarit des tunnels auront été réalisés.
11. La Société Opérateur se présentera sur le marché comme un opérateur de transport combiné. A cet effet, elle achètera les services de transport ferroviaire (par exemple, la traction) auprès de SNCF et de TRENITALIA. Elle louera les wagons spéciaux à la société propriétaire des wagons Modalhor. Aussi, elle aura des contrats séparés avec les gestionnaires des terminaux et elle les rémunérera pour les prestations effectuées dans ces terminaux. Aucune clause d'exclusivité n'est prévue dans l'achat de ces services en faveur des entreprises mères. En effet, ces achats se feront sur base des conditions commerciales du marché.
12. Les services de la Société Opérateur seront fournis aux entreprises routières, qui auront la possibilité d'utiliser ce service de transport de terminal à terminal et toutes les prestations attachées. La Société Opérateur gèrera le marketing et la vente aux clients de façon totalement autonome. C'est elle, en effet, qui facturera les clients, sur la base d'une facture unique.
13. La Société Opérateur fournira un service entièrement nouveau par rapport aux activités de ses mères et n'assurera aucune fonction spécifique de ses mères ni pour le compte de ses mères. La Société Opérateur aura toutes les ressources humaines nécessaires pour ses activités, qui, pour la phase expérimentale seront encore limitées à cause du nombre limité de sillons utilisées par la Société Opérateur.
14. Sur la base de ce qui précède, il peut être conclu que la transaction proposée consiste en la création d'une entreprise commune de plein exercice. La transaction notifiée constitue donc une concentration au sens de l'article 3 paragraphe 2 du règlement concentrations.

### **III. ASSISTANCE FINANCIERE**

15. Les ministres de transport de la France et de l'Italie se sont engagés à octroyer une aide financière à la Société Opérateur. [...]. La présente décision est sans préjudice quant à l'analyse de légalité et de la compatibilité de cette aide présumée avec les dispositions du Traité CE. Cependant, l'enquête de la Commission a visé à établir si l'aide présumée en question aurait pour effet, direct ou indirect, de créer ou de renforcer une position dominante des parties à la concentration.

#### **IV. DIMENSION COMMUNAUTAIRE**

16. Les entreprises concernées ont un chiffre d'affaires agrégé combiné de plus de 5 milliards d'EURO<sup>2</sup> (SNCF € 22,176 milliards et TRENITALIA € 4 860,39 millions). Chacune d'elles a un chiffre d'affaires à l'échelle communautaire au-dessus de € 250 millions, alors qu'aucune d'elles n'effectue plus de deux tiers de son chiffre d'affaires communautaire à l'intérieur d'un seul et même Etat membre. L'opération notifiée a donc une dimension communautaire.

#### **V. LES MARCHES DE PRODUIT ET GEOGRAPHIQUE PERTINENTS**

17. Les parties soumettent qu'aux fins de l'évaluation de la présente transaction le marché de produit et géographique pertinent comme étant celui du transport international de marchandises passant par les Alpes et empruntant plusieurs axes, à savoir soit l'axe France - Italie, soit l'axe Nord de l'Europe - Italie, soit l'axe Espagne, Portugal - Italie.
18. Les parties estiment que pour chacune de ces combinaisons il existe des itinéraires alternatifs. En outre, pour chacun de ces itinéraires, les parties affirment qu'il existe des modes alternatifs de transport, tels que la route, le rail ou le transport combiné. Le trafic venant de l'Espagne et de la France et se dirigeant en Italie peut, par exemple, prendre l'itinéraire ferroviaire par le tunnel Fréjus, mais aussi la route sur le Mont Genève ou l'itinéraire ferroviaire de la Côte d'Azur via Vintimille. Par conséquent, selon les parties, l'Autoroute Ferroviaire Alpine ne constitue qu'un itinéraire et un mode de transport alternatif supplémentaire. Dans son rapport annuel pour l'année 2002, SNCF Participations fait ainsi état du « protocole d'accord pour le lancement du projet transalpin (2003-2006) qui doit apporter une offre de transport complémentaire aux transports conventionnel et combiné dans les Alpes ».

##### *Marché de produits/services*

19. Le cas présent concerne le marché pour le transport des marchandises. Dans sa décision Deutsche Bahn/Stinnes<sup>3</sup> la Commission avait conclu que, compte tenu de la situation géographique des clients et des caractéristiques spécifiques de certaines marchandises, il ne peut pas être pris pour acquis que tous les modes de transport soient généralement interchangeables.
20. Dans le cas d'espèce, l'enquête de la Commission a visé à établir quelles options sont effectivement ouvertes du côté de la demande pour le transport des marchandises sur le marché géographique pertinent.
21. L'enquête de la Commission a ainsi révélé que, après l'introduction de l'Autoroute Ferroviaire Alpine, quatre modes différents de transport par lesquels les marchandises peuvent croiser l'Alpes seront ouverts aux clients, à savoir le transport par la route, le

---

<sup>2</sup> Chiffre d'affaires calculé conformément à l'article 5 paragraphe 1 du règlement de fusion et l'avis de la Commission sur le calcul du chiffre d'affaires (JO C66 du 2.3.1998, p25). Dans la mesure où les chiffres comprennent le chiffre d'affaires pour la période avant 1.1.1999, ils sont calculés sur la base des taux de change moyens d'écu et en nombre égal traduits en EUR.

<sup>3</sup> Affaire No COMP/M.2632, Décision de la Commission du 11 février 2002.

transport par rail conventionnel, le transport combiné (combinant le rail avec un autre mode de transport) et l'Autoroute Ferroviaire Alpine.

22. Dans leurs réponses aux questionnaires de la Commission, les parties tierces intéressées du côté de la demande (par exemple, sociétés de transport) ont ainsi confirmé que le nouveau service offert par l'entreprise commune fera partie des différentes alternatives ouvertes aux transporteurs de marchandises lors de la traversée des Alpes. Certains transporteurs ont ainsi considéré que le nouveau service attirera des clients à condition que le prix et la qualité soient comparables à ceux des services déjà existants, tels que la route. Cette constatation est par ailleurs corroborée par les faits ; en effet, d'après le business plan de l'entreprise commune, entre Aiton et Turin, le temps de parcours et le coût par la route et par l'autoroute ferroviaire sont quasi-identiques, à savoir 4 heures pour la route et 3 heures plus 1 heure de temps de transfert montée/descente pour l'autoroute ferroviaire, pour un coût de [...] hors taxes (plus péages) pour la route et de [...] pour l'autoroute ferroviaire.
23. Certains transporteurs ont néanmoins remarqué qu'il n'y a aucune raison de considérer l'Autoroute Ferroviaire Alpine comme un marché de service distinct pour autant qu'il n'y ait pas de changement dans la législation nationale visant à réduire sérieusement l'utilisation de la route et à promouvoir l'utilisation de l'Autoroute Ferroviaire Alpine, notamment en vue de la protection de l'environnement ou de la réduction des risques de sécurité dans les tunnels. Cependant, ces mêmes transporteurs ont noté qu'une telle évolution serait peu probable, notamment parce que le niveau de capacité de l'autoroute ferroviaire [...].
24. D'après ce qui précède, il peut être conclu que le marché de référence dans lequel l'entreprise commune sera active est celui du transport de marchandises par voie terrestre, tout mode de transport confondu.

#### *Marché géographique*

25. Afin de définir les marchés géographiques pertinents dans le secteur des transports la Commission a développé l'approche de paire point d'origine – point de destination (O&D)<sup>4</sup>. Selon cette approche, chaque combinaison O&D devrait être considérée comme un marché distinct du point de vue de la demande.
26. Les parties ont fait valoir que le marché géographique pertinent dans le cas d'espèce est celui du transport des marchandises sur plusieurs axes dans les Alpes. Plus particulièrement, il s'agirait de l'axe France - Italie qui est desservi par les voies du tunnel de Fréjus/Mont Cenis (route et fer et, dans l'avenir, l'Autoroute Ferroviaire Alpine), le col du Mont Genève (route) et la voie de la Côte d'Azur via Vintimille (route et fer). D'après les parties, cet axe peut être emprunté tant pour le trafic entre la France et l'Italie que pour le trafic entre l'Espagne/Portugal et l'Italie mais également pour celui entre le Nord de l'Europe et l'Italie. Les parties soutiennent par ailleurs que pour ce qui est de ce dernier, le trafic peut s'effectuer par le rail, par la rive droite ou la rive gauche du Rhin via Bettembourg et Bâle, et traverser les Alpes par les tunnels du

---

<sup>4</sup> Décision de la Commission du 09.12.1998, affaire No IV/M.1305 - Eurostar,.

Simplon ou du Gothard, ou encore par le Brenner ou Tarvisio, soit en transitant par la France et traverser les Alpes par le tunnel ferroviaire du Fréjus/Mont Cenis à Modane.

27. La Commission a effectué une enquête de marché afin de vérifier la validité des thèses des parties. Or, il s'ensuit des réponses des parties tierces aux questionnaires de la Commission que ces différents axes précités sont essentiellement des marchés géographiques distincts, notamment pour ce qui est du trafic entre le Nord de l'Europe et l'Italie. Ces tiers ont indiqué que dans le cas d'une augmentation non-transitoire du prix de passage par Fréjus/Mont Cenis de l'ordre de 5% à 10%, ils continueraient à emprunter ce même passage pour les transports à destination et en provenance de l'Europe du Nord-Ouest (i.e., Royaume-Uni, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg et France) à destination et en provenance de la région Nord-Ouest de l'Italie. D'autre part, ils ont indiqué que le passage de Fréjus serait moins approprié au trafic à destination et en provenance des régions méridionales de la France, de l'Espagne et du Portugal et/ou de régions plus méridionales de l'Italie, où par exemple les passages de Montgenèvre ou de Vintimille seraient beaucoup plus appropriés.
28. En outre, d'autres itinéraires tels que ceux passant par le tunnel Gothard en Suisse, le tunnel de Mont Blanc ou l'itinéraire Brenner par l'Autriche ne seraient pas des substituts viables, en partie en raison des contraintes réglementaires telles que les limitations de poids, les restrictions au transport des marchandises dangereuses et les interdictions motrices pour les véhicules sur un certain tonnage de poids.
29. Pour ces raisons, la Commission considère que le marché géographique pertinent dans le cas d'espèce est l'axe qui relie les deux extrémités du passage de Fréjus/Mont Cenis, à savoir l'axe Lyon – Turin qui est desservi par les voies du tunnel de Fréjus/Mont Cenis (route et fer et, dans l'avenir, l'Autoroute Ferroviaire Alpine) et qui concerne les transports à destination et en provenance de l'Europe du Nord-Ouest (i.e., Royaume-Uni, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg et France) à destination et en provenance de la région Nord-Ouest de l'Italie.

## V. ÉVALUATION CONCURRENTIELLE

### *Aspects horizontaux*

30. Le passage routier à Fréjus est utilisé par 1,5 à 2 millions de poids lourds chaque année. Au cours des quatre premières années la Société Opérateur pourra seulement transporter tout au plus [...], représentant moins de [...] du trafic routier.
31. En termes de tonnage, environ 8 millions de tonnes sont transportées par rail (la moitié par rail traditionnel et l'autre moitié par transport combiné) et environ 125 à 130 millions de tonnes sont transportées par la route. Au cours des quatre premières années, environ [...] tonnes seront transportées par l'Autoroute Ferroviaire Alpine.
32. Sur base des éléments fournis par les parties et confirmés par l'enquête de la Commission, la part de marché de l'entreprise commune sur le passage du tunnel de Fréjus/Mont Cenis se présenterait à l'heure actuelle de la manière suivante :

Route	60-80%
Rail conventionnel	5-15%
Rail combiné	5-15%
Autoroute Ferroviaire Alpine	0-5%

Source: Formulaire CO

33. D'ici quatre ans, période jugée nécessaire pour la réalisation des travaux de mise à gabarit du tunnel, la Société Opérateur sera attendue à fonctionner sur base de [...] sillons de passage par jour. Sur la base des chiffres précédents, ceci représentera [...] camions par année ou [...] tonnes. En termes de pourcentage, ce tonnage transporté par l'entreprise commune représenterait tout au plus 15% du tonnage total des marchandises transportées par le passage Fréjus.
34. Par ailleurs, les réponses de clients aux questionnaires de la Commission ont révélé que, bien que les autres passages alpins, tels que le Mont Genèvre et le Mont Blanc, ne puissent pas être considérés comme directement interchangeable, pour ce qui est du trafic sur l'axe Lyon – Turin, ils forment néanmoins une source de concurrence potentielle, dans la mesure où ils peuvent constituer une contrainte concurrentielle dans le cas d'une augmentation importante et durable du coût d'utilisation des voies du tunnel de Fréjus/Mont Cenis.
35. Il s'ensuit de la faible position de marché, actuelle ou projetée de l'entreprise commune que la concentration proposée ne soulève pas de doutes sérieux horizontaux.

#### *Aspects verticaux*

36. La Société Opérateur sera verticalement intégrée. En effet, les entreprises mères, qui sont actives en amont du marché de service pertinent, lui fourniront des services de traction. Bien que le marché pour la fourniture de transport ferroviaire de fret sur le réseau trans-européen ait été libéralisé, la SNCF et TRENITALIA ont toujours une position dominante sur la prestation des services ferroviaires dans leurs pays respectifs.
37. L'analyse des effets horizontaux de la concentration proposée a révélé que l'entreprise commune n'acquerra qu'une faible part de marché qui ne serait pas de nature à lui octroyer de pouvoir de marché. En effet, les modes de transport alternatifs ouverts aux clients au passage du tunnels de Fréjus, ainsi que la concurrence potentielle que représentent les autres passages alpins, à savoir le Mont Genèvre et le Mont Blanc, laissent aux clients un choix de l'itinéraire et du mode à utiliser pour le transport des marchandises qui n'est pas limité aux services qui seront offerts par l'entreprise commune. Dans ce conditions, la concentration ne saurait produire d'effets concurrentiels négatifs (par exemple, une augmentation anti-concurrentielle des prix) découlant de la relation verticale entre l'entreprise commune et les entreprises mères, tels que par exemple, un refus de vente visant à exclure des nouveaux entrants potentiels du marché de service dans lequel l'entreprise commune sera présente.
38. Il s'ensuit de l'analyse qui précède que la création de l'entreprise commune en question ne mènera pas à la création de pouvoir de marché, soit sur le plan horizontal soit sur le plan vertical, de manière à soulever des doutes quant à sa compatibilité avec

le marché commun et l'accord EEE. Par ailleurs, dans ces circonstances, l'aide financière présumée que les gouvernements français et italiens octroieraient à l'entreprise commune ne saurait avoir comme effet, direct ou indirect, de créer ou de renforcer une position dominante sur le marché de service et géographique et cause.

## **VI. CONCLUSION**

39. Pour les raisons ci-dessus, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à l'opération notifiée et de la déclarer compatible avec le marché commun et avec l'accord EEE. La présente décision est adoptée en vertu de l'article 6 paragraphe 1 point (b) du règlement (CEE) No 4064/89 du Conseil.

Pour la Commission

Mario MONTI (*signed*)  
Membre de la Commission