

***Cas n° COMP/M.5741 - CDC/
VEOLIA ENVIRONMENT/
TRANSDEV/ VEOLIA
TRANSPORT***

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

**REGLEMENT (EC) n° 139/2004
SUR LES CONCENTRATIONS**

Article 6, paragraphe 1, point b) NON-OPPOSITION
date: 12/08/2010

***En support électronique sur le site Internet EUR-Lex sous le
numéro de document 32010M5741***



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.8.2010

SG-Greffe(2010) D/12373/12374
C(2010) 5707

Dans la version publique de cette décision, des informations ont été supprimées conformément à l'article 17 (2) du règlement du Conseil (CE) n° 139/2004 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.

VERSION PUBLIQUE

PROCEDURE CONCENTRATIONS
DECISION ARTICLE 6(1)(b)

Aux parties notifiantes:

Messieurs, Mesdames,

**Objet : Affaire n° COMP/M.5741 - CDC/ VEOLIA ENVIRONNEMENT/
TRANSDEV/ VEOLIA TRANSPORT**

Votre notification du 25 Juin 2010 conformément à l'article 4 du règlement du Conseil n° 139/2004.

1. Le 25 juin 2010, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil¹, d'un projet de concentration par lequel les entreprises Veolia Environnement ("Veolia Environnement", France) et la Caisse des Dépôts et Consignations ("CDC", France) acquièrent le contrôle en commun des entreprises Transdev ("Transdev", France) et Veolia Transport ("Veolia Transport", France), regroupées au sein d'une nouvelle entité "Veolia Transdev".
2. Après examen, pour la partie de l'opération qui ne concerne pas la France et les Pays-Bas, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à l'opération notifiée et de la déclarer compatible avec le marché intérieur et avec l'accord EEE.

1 JO L 24 du 29.1.2004, p. 1 («le règlement sur les concentrations»). Applicable à compter du 1er décembre 2009, le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne («TFUE») a introduit divers changements, parmi lesquels le remplacement des termes «Communauté» par «Union» et «marché commun» par «marché intérieur». Les termes du TFUE seront utilisés dans cette décision.

I. LES PARTIES

3. **Veolia Environnement** est un groupe international d'entreprises basé en France actif dans (i) la gestion déléguée des services d'eau et d'assainissement, (ii) la fourniture de services de propreté et traitement des déchets, (iii) la prestation de services en matière d'énergie et (iv) la gestion déléguée de services de transport. Veolia Environnement est présente dans le secteur des transports via sa filiale **Veolia Transport**. Veolia Transport fournit des services de transport public de voyageurs et assure la gestion déléguée de réseaux urbains, départementaux, régionaux et nationaux par tous types de véhicules (bus, train, métro, tramway etc.) à l'échelle internationale.
4. **CDC** est un établissement public français en charge de missions d'intérêt général qui consistent à (i) gérer des fonds privés auxquels les pouvoirs publics souhaitent apporter une protection particulière (dépôts sur les livrets d'épargne, retraites etc.) et (ii) prêter ou investir dans des activités au nom de l'intérêt général. CDC fournit notamment des services de transports de voyageurs à travers sa filiale, **Transdev**. Transdev est un opérateur de transport public urbain et interurbain par train, tramway ou métro, autobus, autocar, trolleybus, navette fluviale, auto partage² et vélo en libre service, principalement en Europe.

II. L'OPERATION ET LA CONCENTRATION

5. Veolia Environnement et CDC apportent chacune leur filiale de transport, respectivement Veolia Transport et Transdev, à une nouvelle entité dénommée "Veolia Transdev".
6. Veolia Environnement et CDC détiendront chacune 50% du capital et des droits de vote de la nouvelle entité. En vertu du Pacte d'Actionnaires, Veolia Environnement nommera quatre membres au sein du Conseil d'Administration et CDC nommera les trois membres restants. Les décisions stratégiques seront adoptées à la majorité des deux tiers au sein du Conseil d'Administration. CDC et Veolia Environnement exerceront ainsi un contrôle conjoint sur Veolia Transdev.
7. L'opération constitue donc une concentration au sens de l'Article 3(1)(b) du règlement sur les concentrations.

III. DIMENSION UE

8. Le chiffre d'affaires total réalisé au plan mondial par l'ensemble des entreprises concernées dépasse cinq milliards d'euros (34,5 milliards pour Veolia Environnement et [>5 milliards] d'euros pour CDC). Le chiffre d'affaires total réalisé individuellement dans l'Union par au moins deux entreprises concernées dépasse 250 millions d'euros ([>250 millions] pour Veolia Environnement et [>250 millions] pour CDC). Seule CDC a enregistré plus des deux tiers de son chiffre d'affaires en France. Par conséquent, la présente opération a une dimension européenne.

² Service de location d'automobiles en libre-service.

IV. DEMANDES DE RENVOI DE LA PART DE LA FRANCE ET DES PAYS BAS

9. Par lettre du 16 juillet 2010, l'autorité de la concurrence néerlandaise *Nederlandse Mededingingsautoriteit* ("NMa") a informé la Commission de sa demande de renvoi de la partie de la concentration relative aux Pays-Bas. Cette demande remplit les critères de l'article 9(2)(a), applicable à une concentration qui menace d'affecter de manière significative la concurrence dans un marché à l'intérieur d'un État membre, qui présente toutes les caractéristiques d'un marché distinct. Par décision de ce jour, la Commission a renvoyé la partie néerlandaise de l'affaire à la NMa.
10. Par lettre du 20 juillet 2010, l'autorité de la concurrence de la République Française ("l'Autorité") a informé la Commission de sa demande de renvoi de la partie de la concentration relative à la France. Cette demande remplit les critères de l'article 9(2)(a), applicable à une concentration qui menace d'affecter de manière significative la concurrence dans un marché à l'intérieur d'un État membre, qui présente toutes les caractéristiques d'un marché distinct. Par décision de ce jour, la Commission a renvoyé la partie française de l'affaire à l'Autorité.

IV. DEFINITION DE MARCHÉ

11. Outre leurs activités en France et aux Pays-Bas, les parties sont également actives sur le marché des services de transport routier international régulier de voyageurs (par autocar), marché qui fait l'objet de la présente décision³.
12. Le transport international routier de voyageurs consiste en une offre de transport par autocar, effectuant la liaison entre au moins deux pays, et destiné à des utilisateurs finaux (les voyageurs). Cette activité peut être exercée de façon régulière ou de façon occasionnelle⁴.
13. Le transport routier international régulier de voyageurs est un service assuré sur des lignes prédéfinies, joignant par autocar des grandes agglomérations de différents Etats, suivant une fréquence déterminée avec des horaires fixes, et desservant des agglomérations selon un schéma préétabli par les opérateurs et autorisé par les autorités publiques compétentes (en général les ministères des transports des pays concernés).
14. A titre liminaire, il y a lieu de souligner que la Commission n'a pas eu jusqu'à présent à se prononcer sur ce marché. Dans ce contexte, les parties notifiantes se réfèrent notamment à des décisions de l'Autorité, laquelle a considéré le transport international régulier routier de voyageurs comme constituant un marché pertinent distinct du

3 Dans leur notification, les parties présentent également leurs activités dans le secteur de transport public de passagers en Espagne, au Royaume-Uni et en Allemagne, et concluent qu'il n'existe pas de marchés affectés dans ces Etats membres, quelles que soient les définitions de marché de produit et de marché géographique envisagées. La Commission a examiné de manière spécifique les activités des parties en Allemagne, au niveau des districts ("*Landkreise*") de *Rhein-Lahn* (*Land* de Rhénanie-Palatinat), *Rheingau-Taunus* et *Limburg-Weilburg* (*Land* de Hesse). L'opération ne soulève pas de problèmes de concurrence, quelle que soit la définition de marché retenue.

4 L'enquête de marché a confirmé que le transport international occasionnel est une activité différente, exercée à la demande, en général pour des clients privés. Ce marché n'est pas un marché affecté selon les parties.

transport urbain et interurbain de voyageurs⁵. Les parties se réfèrent également à la pratique décisionnelle de l'autorité de concurrence portugaise, selon laquelle le marché peut être analysé (i) soit ligne par ligne, chaque ligne constituant un marché pertinent, (ii) soit au niveau européen, dans ce cas en réunissant tous les modes de transport internationaux⁶.

15. Les parties notifiantes avancent que le transport par autocar est généralement un mode de transport peu onéreux, et qu'à ce titre, il est souvent choisi par des clients non sensibles au facteur temps, ce que l'enquête de marché a confirmé.
16. Du point de vue de la demande, les parties soutiennent également que, conformément à la pratique décisionnelle de la Commission en matière de transport aérien⁷, deux destinations différentes sont rarement considérées comme pouvant être substituables. Pour ces raisons, selon une pratique décisionnelle bien établie, les parties considèrent que les marchés pertinents peuvent se définir selon une approche O&D (ou "point d'origine à point de destination")⁸. L'enquête de marché a confirmé la pertinence de cette analyse.
17. Du point de vue de l'offre, le transport international routier de voyageurs peut intervenir en liaison avec d'autres modes de transport. D'une part, la délivrance d'un service de transport de voyageurs d'un point à un autre ne s'effectue pas toujours de manière directe; il est fréquent que pour se rendre d'un point d'origine à un point de destination, les voyageurs empruntent successivement plusieurs modes de transport⁹. D'autre part, l'enquête de marché a confirmé, comme l'estiment les parties, qu'il existe, pour les voyageurs, une substituabilité entre l'autocar d'une part, et d'autres moyens de transport plus rapides d'autre part. Ainsi, dans le contexte du développement d'une offre dite "low cost" par les compagnies aériennes, les passagers peuvent recourir à l'avion plutôt qu'à l'autocar. L'enquête de marché indique à ce propos que les modes de transport alternatifs comme le train ou l'avion (en particulier low cost) sont substituables au transport par autocar, notamment dans la mesure où un voyageur par autocar prend en compte les autres modes de transport dans sa décision de voyage. La substituabilité inverse, i.e. des autres modes de transport vers l'autocar, apparaît très peu probable selon l'enquête de marché¹⁰.

⁵ C2004-181 / Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 23 février 2005 au conseil de la société Connex relative à une concentration dans le secteur du transport international de passagers par autocar.

⁶ Décision de l'autorité portugaise de la concurrence du 9 décembre 2009, n°37/2009 (para 113&114).

⁷ Par exemple COMP/M.3280 AUR France/KLM, COMP/M.3770 Lufthansa/Swiss Air, COMP/M.4439 Ryanair/Aer Lingus, COMP/M.5335 Lufthansa/SN Airholding.

⁸ Pour le transport par autocar, il y a lieu à cet égard de prendre en compte le fait que chaque point (d'origine ou de destination), exerce son attractivité dans un rayon dont l'ampleur croît avec la distance couverte par le service de transport.

⁹ L'enquête de marché a ainsi montré par exemple que pour la route O&D Pombal-Paris, en plus de la liaison directe par autocar offerte par les parties, les voyageurs ont la possibilité effective de combiner le transport terrestre (autocar, rail,...) jusqu'à l'aéroport le plus proche, dans ce cas Pombal-Lisbonne, puis d'utiliser le transport aérien *low cost* pour le trajet Lisbonne-Paris.

¹⁰ Cette constatation n'affecte pas l'analyse concurrentielle dans le cas présent.

18. De plus, l'enquête de marché montre que le recours aux services d'avion "low cost" ou au train en lieu et place de l'autocar est d'autant plus usuel qu'il s'agit de trajets portant sur des longues distances.
19. Dans le cas présent, pour les routes définies au paragraphe 23 ci-dessous, les marchés pertinents pour l'analyse de la présente transaction consistent dans les lignes O&D sur lesquelles les deux parties sont simultanément actives, et intégrant au-delà du seul autocar, le train et les services d'avion "low cost".
20. Enfin, il ressort de l'enquête de marché que la voiture personnelle et, dans certains cas, le développement des services de type "car sharing", exercent une certaine pression sur le transport par autocar, en particulier pour les courtes et moyennes distances.

V. ANALYSE CONCURRENTIELLE

21. De manière préliminaire, la Commission remarque que le marché du transport routier international régulier de voyageurs par autocar est caractérisé par la présence fréquente de "*pools*" regroupant plusieurs opérateurs pour l'exploitation en commun des lignes et permettant d'optimiser les services en assurant une présence optimale dans tous les pays desservis par les lignes en question¹¹. La compatibilité de ces *pools* avec l'article 101 TFUE n'est pas examinée dans la présente décision, dès lors que quelle que soit la situation de concurrence antérieure à la transaction, la conclusion de l'analyse concurrentielle demeure inchangée.
22. En raison du nombre très élevé de lignes O&D théoriques opérées par les parties¹², l'analyse ligne par ligne est ciblée selon un filtre qui permet de distinguer les O&D opérées en commun par les parties et susceptibles de présenter un risque pour la concurrence sur une partie substantielle du marché intérieur. Le filtre en question correspond à une fréquence d'un autocar par semaine, soit environ 5 000 passagers par an¹³.
23. Selon ce filtre, les lignes analysées sont les suivantes: Berlin-Amsterdam, Paris-Berlin, Porto-Madrid, Paris-Hambourg, Paris-Francfort, Pombal-Paris, Frankfurt-Amsterdam, Paris-Cologne, Prague-Berlin, Paris-Chaves, Paris-Düsseldorf, Paris-Leiria, Francfort-Bruxelles, Salamanque-Porto, Hambourg-Amsterdam, Bruxelles-Berlin, Prague-Francfort, Paris-Copenhague, Stuttgart-Paris et Hambourg-Bruxelles, Madrid-Lisbonne, Paris-Lisbonne, Séville-Lisbonne.

¹¹ Ainsi, les partenaires du pool commercialisent les trajets offerts sur la ligne dans leur pays d'implantation, à travers leurs réseaux de distribution, permettant d'atteindre un niveau de remplissage satisfaisant dans les deux sens. Cela constituerait selon les parties une condition pour assurer la rentabilité de la ligne en cause. De plus, les partenaires du pool partagent les coûts et les revenus d'exploitation de la ligne (chacun des partenaires conserve une commission de [...] sur ses ventes dans la ligne, le reste de la recette étant mis au commun selon des quotes-parts tributaires fixes convenues pour plusieurs années et correspondant au partage des services à réaliser par chaque partenaire).

¹² Environ 40.000 paires O&D sont mentionnées par les parties dans la notification. Cependant, un très grand nombre de ces paires sont "théoriques" dans la mesure où un très petit nombre de voyageurs seulement les a empruntées en 2009 (voire même aucun voyageur).

¹³ En deçà d'une telle fréquence, selon les parties, la pérennité même du service est mise en cause.

24. Il faut remarquer que pour l'autocar, une ligne O&D peut en fait être un tronçon d'une ligne O&D plus importante¹⁴. Dans le cas présent, il ressort que la politique tarifaire sur un tronçon est largement déterminée par la politique tarifaire globale au niveau de la ligne principale. Dès lors, le prix du ticket par tronçon est contraint par le prix du ticket pour la ligne plus importante.
25. L'enquête de marché n'a pas mis en lumière de problème de concurrence sur les lignes ci-dessus, ni sur d'autres lignes de dimension plus réduite.
26. Seul le marché pertinent qui correspond à la ligne O&D Séville-Lisbonne est affecté au plan horizontal, puisque la nouvelle entité détiendra une part de marché cumulée de [20-30]%, selon les parties. La part de marché totale du pool auquel participent les parties atteint [30-40]%, correspondant à un nombre total d'environ [...] passagers transportés par les partenaires du pool. Le nombre total de passagers utilisant l'autocar, le train et l'avion "low cost" serait ainsi de l'ordre de [...].
27. Le principal concurrent indépendant des parties, EVA BUS, offre des fréquences d'autocar similaires aux parties et détiendrait [40-50]% du marché tous modes confondus. De plus, il existe sur cette ligne d'autres autocaristes (Rede Expressos, Damas) qui offrent la possibilité de prendre des trajets indirects Séville-Lisbonne, ce qui, compte tenu des spécificités des passagers d'autocars (en particulier leur très faible sensibilité au temps de voyage), est susceptible d'exercer une certaine contrainte concurrentielle.
28. En considérant seulement les autocaristes sur la ligne Séville-Lisbonne, la part de marché¹⁵ combinée des parties reste évidemment inférieure à celle d'EVA BUS, qui continuera à exercer une forte contrainte concurrentielle sur la nouvelle entité. Par ailleurs, l'enquête de marché a montré que les barrières à l'expansion d'activité (augmentation des fréquences) sur le transport international régulier par autocar sont faibles.
29. Enfin, comme indiqué par l'enquête de marché, la concurrence exercée par la voiture particulière doit aussi être prise en compte, considérant la distance relativement courte entre Séville et Lisbonne (462 km).
30. Dès lors, compte tenu de la faiblesse de la part de marché, de l'existence d'alternatives crédibles, tout risque d'affectation significative de la concurrence effective peut être écarté sur la ligne en cause.
31. Par ailleurs, la majorité des répondants à l'enquête de marché, et en particulier les autocaristes, considèrent que la concurrence dans le transport international régulier de passagers restera forte.

¹⁴ Par exemple un passager peut emprunter la ligne Paris-Cologne-Düsseldorf pour effectuer d'autres trajets O&D tels que Paris-Bruxelles, Bruxelles-Cologne, Paris-Düsseldorf ou Bruxelles-Düsseldorf, chaque trajet constituant un tronçon distinct sur la ligne principale.

¹⁵ La part de marché de la nouvelle entité est inférieure à 10% pour toutes les autres lignes.

V. CONCLUSION

32. Pour les raisons exposées ci-dessus, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à l'opération notifiée en ce qui concerne le transport international régulier de passagers par autocar et de la déclarer compatible avec le marché intérieur et avec l'accord EEE. Cette décision est prise sur la base de l'article 6, paragraphe 1, point b, du règlement sur les concentrations.
33. Cette décision ne préjuge en rien d'une éventuelle infraction aux dispositions du TFUE relatives aux aides d'Etat.

Pour la Commission
(signé)
Joaquín ALMUNIA
Vice-Président de la Commission
européenne