

***Cas n° COMP/M.5579 -  
TLP/ERMEWA***

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), en liaison avec l'article 6,  
paragraphe 2  
date: 22/01/2010

***En support électronique sur le site Internet EUR-Lex sous le  
numéro de document 32010M5579***



Bruxelles, le 22.01.2010  
SG-Greffe(2010) D/501  
C(2010) 464

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)  
en liaison avec l'article 6(2)

**A la partie notifiante:**

Messieurs, Mesdames,

**Objet : Affaire n° COMP/M.5579 - TLP/ ERMEWA**

Votre notification du 25/11/2009 conformément à l'article 4 du règlement du Conseil n° 139/2004.

1. Le 25 Novembre 2009, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil<sup>1</sup>, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise Transport et Logistique Partenaires SA ("TLP", France), filiale du groupe SNCF ("SNCF", France), acquiert, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement du Conseil, le contrôle exclusif de l'ensemble de la société de droit suisse Financière Ermewa ("Ermewa", Suisse), société holding du groupe Ermewa, par achat d'actions.

**I. LES PARTIES**

2. La société **TLP** est une filiale de la société SNCF Participations ("SNCF-P"), elle-même intégralement détenue par la SNCF. La société TLP a pour activité la détention et la gestion des participations du groupe SNCF dans divers domaines d'activité tels que la location de wagons de marchandises (par le biais notamment de ses filiales France Wagons et CTC), le transport ferroviaire de marchandises (essentiellement par le biais de Fret SNCF), la maintenance de wagons de marchandises (à travers Segi et Sari ), le transport combiné ou encore le commissionnement/l'organisation de transport (notamment par le biais de Logistra).
3. **Ermewa** est la société holding d'un ensemble de sociétés qu'elle détient directement ou indirectement (le groupe Ermewa) et qui sont actives dans les domaines de la location de wagons de marchandises, de la location de conteneurs (par le biais notamment d'Eurotainer), et dans les prestations de commissionnement/organisation de

<sup>1</sup> JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

transport (notamment à travers sa filiale TMF), et ce dans plusieurs Etats membres de l'Union européenne.

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

4. Le groupe Ermewa est actuellement contrôlé conjointement par le groupe SNCF qui détient 49,1% du capital et 49,6% des droits de vote par le biais de sa filiale TLP, et par un investisseur financier, la société de droit français Citerne Invest, gérée par la société luxembourgeoise Investors in Private Equity SAS ("IPE") et qui contrôle 50,4% du capital et 50,4% des droits de vote. Le solde du capital est détenu par la société Argonautes Investissement qui regroupe les principaux dirigeants du groupe Ermewa.
5. Selon la partie notifiante, l'acquisition du contrôle conjoint d'Ermewa par ses sociétés mères en 1999 n'était pas sujette à une notification aux autorités de concurrence du fait que cette opération n'entrait pas dans les seuils de notification communautaires, ni dans ceux prévus par la réglementation française qui ne prévoyait pas à l'époque de notification obligatoire. Selon le pacte d'actionnaires en vigueur, le conseil d'administration comprend 9 membres dont quatre désignés sur proposition d'IPE, trois sur proposition de la SNCF et deux membres indépendants et désignés respectivement sur proposition de la SNCF et d'IPE<sup>2</sup>. Certaines décisions stratégiques comme l'adoption du budget annuel requièrent la majorité simple alors que d'autres décisions stratégiques comme l'adoption ou la révision du Plan stratégique requièrent une majorité qualifiée des 7/9<sup>eme</sup>. Par conséquent, aucun des actionnaires n'a le pouvoir d'adopter des décisions stratégiques, alors que chacun peut les bloquer.
6. Par la présente transaction, la société TLP acquiert l'ensemble des titres détenus par la société Citerne Invest au capital des sociétés Financière Ermewa et Argonautes Investissement et plus généralement l'intégralité des droits de toute nature que la société Citerne Invest détient sur Financière Ermewa et ses filiales, par quel biais TLP obtiendrait le contrôle exclusif du groupe Ermewa.
7. Au vu de ce qui précède, l'opération envisagée constitue une concentration au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du Règlement sur les concentrations.

## **III. DIMENSION COMMUNAUTAIRE**

8. Les entreprises concernées réalisent un chiffre d'affaires total sur le plan mondial de plus de 5 000 millions d'euros<sup>3</sup> (SNCF: [...] milliards d'euros, Ermewa: [...] millions d'euros). Chacune d'entre elles réalise un chiffre d'affaires dans la Communauté de plus de 250 millions d'euros (SNCF: [...] milliards d'euros, Ermewa: [...] millions d'euros), et seule la SNCF réalise plus des deux tiers de son chiffre d'affaires dans un seul et même Etat membre. L'opération constitue donc une concentration de dimension communautaire au sens de l'article 1, paragraphe 2 du Règlement sur les concentrations.

---

<sup>2</sup> Voir l'article 3.2.1. du pacte d'actionnaires du 22 avril 2003.

<sup>3</sup> Chiffre d'affaires calculé conformément à l'article 5(1) du règlement relatif au contrôle des opérations de concentrations.

#### **IV. LES MARCHES PERTINENTS**

9. L'opération se traduit par les chevauchements de nature horizontale et/ou verticale en ce qui concerne les marchés suivants :
  - i) la location de wagons de marchandises;
  - ii) le commissionnement/organisation de transport;
  - iii) la réparation et la maintenance de wagons de marchandise;
  - iv) le transport/traction ferroviaire de marchandises; et
  - v) la location de conteneurs citernes.

##### **Les marchés horizontalement concernés**

###### **A. La location de wagons de marchandise**

10. SNCF et Ermewa sont toutes deux actives sur le marché de la location de wagons de marchandises de toute sorte. Ce marché est caractérisé par la présence de deux grands types d'offres:
  - les anciennes entreprises ferroviaires historiques ou leurs filiales (SNCF, Deutsche Bahn, etc...), qui proposent à la location les wagons dits "de réseau" hérités de leurs activités de monopole historique. Ces wagons sont souvent des wagons anciens et non spécialisés (wagons plats, wagons tombereaux, etc.); et
  - les grands loueurs de wagons (VTG, Ermewa, GATX, AAE, Millet, Nacco, GE Rail, etc...) qui se sont développés à la suite du manque d'offre de wagons techniques de la part des entreprises ferroviaires historiques. Leurs parcs comportent donc fréquemment une majorité de wagons spécialisés (wagons citernes, wagons céréaliers, wagons réfrigérés, etc...).
11. En pratique, une troisième catégorie d'acteurs peut être distinguée: il s'agit des pools de wagons. Ces pools exploitent en commun des parcs de wagons de marchandises qui leur sont confiés par leurs propriétaires, afin d'être exploités commercialement, c'est-à-dire afin d'être loués sur le marché de la location de wagons aux clients chargeurs (clients industriels finaux) ou de façon plus rare à des entreprises ferroviaires. Chaque participant dispose de la faculté de sortir ses wagons du pool moyennant un préavis, en général de quelques mois à un an.
12. Les pools ont été constitués pour offrir aux clients chargeurs qui connaissent de fortes variations de leurs besoins de transport au cours d'une même année une solution pour la mise à disposition des wagons dont ils ont besoin pour la réalisation du transport de leurs marchandises. Cela est par exemple le cas des chargeurs céréaliers dont les besoins de transport ferroviaire sont très fluctuants, non seulement au cours d'une même année, mais aussi d'une année sur l'autre en fonction des niveaux de récolte dans les différentes zones de production ou encore des volumes exportés.
13. La responsabilité de la gestion opérationnelle et commerciale des wagons confiés par les participants au pool est confiée à un mandataire, qui est en général un loueur de wagons ou une entreprise ferroviaire spécialisée dans ce type de wagons. Le mandataire assure la commercialisation des wagons à un prix qu'il détermine, décide des

opérations de maintenance, etc. Sa rémunération est une simple commission de gestion, destinée à couvrir ses frais. La rémunération de chaque participant du pool est calculée en fonction d'un coefficient lié au type de wagons confié au pool, au niveau de la demande pour ce type de wagons, etc. Ainsi, aux fins de l'analyse concurrentielle de la présente affaire, les parts de marché des pools ont été attribuées à leurs mandataires respectifs, c'est-à-dire aux acteurs qui exploitent les wagons et déterminent le prix de la location sur le marché puisqu'ils sont seuls responsables de la gestion des wagons qui leurs sont confiés.<sup>4</sup>

14. SNCF et Ermewa sont toutes deux actives sur le marché de la location de wagons de marchandises, directement ou par le biais de pools dont elles sont les mandataires. En ce qui concerne le type de wagons offerts par les parties, leurs flottes étant principalement complémentaires, les chevauchements se limitent aux wagons céréaliers et wagons de produits de carrières. En ce qui concerne les wagons céréaliers, les wagons de la SNCF sont exploités par le pool Transcéréales géré par la Compagnie de Transport de Céréales (CTC), filiale du groupe SNCF. Pour Ermewa, ses wagons céréaliers, propriétés d'Ermewa Ferroviaire, sont exploités en partie par sa filiale TMF, et par ailleurs au sein du pool Transcéréales par la CTC, filiale du groupe SNCF. Ermewa, via TMF, gère également des wagons céréaliers pour le compte de tiers.

#### **a) Marché de produit**

15. Une des activités principales du groupe Ermewa est la location de wagons de marchandises ([20-30]% du chiffre d'affaires global du groupe Ermewa en 2008). Ce marché, sur lequel le groupe SNCF est également présent par le biais de sa filiale France Wagons, consiste en la mise à disposition, pour des durées en moyenne supérieures à un an, de wagons de marchandises auprès de clients de plusieurs natures (chargeurs, organisateurs de transport, entreprises ferroviaires).
16. La Commission, dans sa pratique décisionnelle, ne s'est prononcée sur le marché de la location de wagons qu'une seule fois, en laissant ouverte la définition de marché de produit en particulier en ce qui concerne une segmentation éventuelle selon les types de wagons ou les marchandises transportées.<sup>5</sup>

#### *Segmentation du marché selon les types de wagons*

17. La partie notifiante estime qu'il n'est pas pertinent de distinguer, au sein du marché de la location wagons de marchandises, entre différents types de wagons. En effet, selon la partie notifiante, une telle segmentation ne serait pas valable du côté de l'offre en particulier; les grands opérateurs concurrents des parties (VTG, EEA, GATX, Touax, Nacco, etc.) exploitent des flottes de wagons variées, comprenant généralement une gamme étendue de types de wagons. Ces opérateurs ont la possibilité d'avoir accès, par le biais de l'achat de matériel ou la construction, à des parcs complémentaires de wagons de types qu'ils pourraient ne pas posséder aujourd'hui.

---

<sup>4</sup> Les pools de wagons sont exclus du champ d'application de l'Article 101 paragraphe 1 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne, en vertu du Règlement (CE) No 169/2009 du Conseil du 26 février 2009 portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, Article 2.

<sup>5</sup> Cas COMP.M 2669 *VTG/Warburg/Brambles European Rail Division*.

18. La partie notifiante considère également que, du côté de la demande, une distinction par type de wagons ou type de marchandise serait arbitraire compte-tenu des possibilités d'adaptation de certains types de wagons. Cependant, la partie notifiante reconnaît que cette substituabilité technique peut toutefois se trouver limitée par les normes ou exigences de sécurité qui s'imposent aux loueurs et à leurs clients et qui les conduisent à une certaine spécialisation des parcs de wagons. La partie notifiante a donc fourni des informations permettant une analyse du marché de la location de wagons segmenté par grand type de wagons, ainsi que par type de marchandise transportée, selon les catégories suivantes:
- par type de wagons: ouverts, couverts, plats, spéciaux, et citernes;
  - par type de marchandise: produits conditionnés ou palettisés, céréales, minerais, sucre, conteneurs, produits sidérurgiques, produit pulvérulents, autres produits solides, gaz, produits chimiques, pétrole/biocarburants, autre produits liquides.

*Segmentation du marché selon le type de la marchandise transportée*

19. L'enquête de la Commission menée dans la présente affaire a mis en évidence que la distinction des wagons en fonction du type de marchandise serait pertinente. En effet, chaque type de marchandise ne peut souvent être transporté que par un type de wagons spécifique, particulièrement en ce qui concerne le cas de marchandises délicates à transporter en raison de leur particularités physiques ou chimiques (produits pondéreux, liquides, gaz, produits chimiques dangereux), ou en raisons de règlementations contraignantes. Une très grande majorité de clients et de concurrents a ainsi indiqué que la substituabilité entre les différents types de wagons est généralement très limitée ou conditionnée par des adaptations coûteuses et donc qu'il leur serait impossible d'utiliser d'autres wagons que ceux destinés au type de marchandise souhaité. En pratique, chaque type de marchandise est transporté dans un type de wagon prévu à cet effet et une augmentation de prix de l'ordre de 5-10% ne justifierait pas le coût des adaptations nécessaires afin de rendre le wagon approprié pour le transport d'un autre type de marchandise.
20. Cependant, en ce qui concerne certains types de wagons, la partie notifiante indique qu'une certaine substituabilité existe. Notamment, elle argue que les wagons destinés au transport de sucre seraient substituables dans une certaine mesure avec les wagons céréaliers. Selon elle, il existe au moins une substituabilité unidirectionnelle<sup>6</sup>. Toutefois, cette substituabilité reste très limitée car du point de vue technique, les wagons céréaliers standards sont des wagons trémies, tandis que les wagons sucriers sont des wagons de type "pulvérulent". Le mode de déchargement utilisé par les clients céréaliers est donc souvent incompatible avec le mode de déchargement des wagons pulvérulents; les wagons sucriers devraient en conséquence subir des adaptations afin de pouvoir décharger des céréales. De plus, selon la partie notifiante et l'enquête de marché, il y a très peu de wagons sucriers qui circulent puisque le marché du sucre en Europe est en déclin prononcé. C'est pourquoi les wagons sucriers ne peuvent pas être considérés comme substituables aux wagons céréaliers aux fins de la présente décision.

---

<sup>6</sup> Selon TLP, en 2008 "[...] wagons sucriers ont été réaffectés au transport de céréales".

21. L'enquête de marché de la Commission a montré que, pour une très large majorité, les opérateurs considèrent qu'il n'existe pas d'alternatives à l'emploi de wagons céréaliers pour le transport des céréales. A ce titre, un des concurrents sur le marché de la location de wagons a indiqué qu'*"en ce qui concerne la substituabilité des wagons céréaliers avec d'autres wagons, il n'y a pas d'autres wagons qui pourraient être utilisées pour ce genre de transport. "*
22. Ce même concurrent a par ailleurs indiqué que le nombre de wagons sucriers était maintenant très faible, et qu'une substituabilité unidirectionnelle pouvait être envisagée, au moyen de l'application d'un enduit spécifique (ou "coating") permettant le transport de sucre dans des wagons céréaliers : *"En ce qui concerne les wagons sucriers, il n'y en a plus en nombre important.... Si jamais il y a du sucre qui est transporté, il est transporté dans des wagons céréaliers adaptés avec une couche de "coating"*". Ainsi, les wagons sucriers ne paraissent pas pouvoir être considérés comme substituables aux wagons céréaliers, ni pouvoir exercer une pression concurrentielle sur le marché de la location de wagons céréaliers.
23. De même, il pourrait exister selon la partie notifiante une substituabilité entre wagons céréaliers et wagons pour produits de carrière. Cependant, les normes (hygiène, sécurité alimentaire) en vigueur pour le transport de céréales ne permettent pas une utilisation aisée de ces wagons pour le transport de produits de carrières. La SNCF et Ermewa reconnaissent d'ailleurs que *"cette substituabilité technique peut toutefois se trouver limitée par les normes ou exigences de sécurité respectées par les loueurs et leurs clients et qui les conduisent à une certaine spécialisation de leur parc"*. Ceci a aussi été confirmé par l'enquête de marché, la quasi-totalité des répondants ne considérant pas ces deux types de wagons comme substituables en ce qui concerne le transport des céréales. Ainsi, les wagons de produits de carrière ne paraissent pas pouvoir être considérés comme substituables aux wagons céréaliers, ni pouvoir exercer une pression concurrentielle sur le marché de la location de wagons céréaliers.
24. L'enquête de la Commission a également mis en évidence que, concernant les wagons de types trémies et plus particulièrement les wagons destinés au transport de céréales, il y a lieu d'opérer une segmentation supplémentaire du marché, en fonction du type de déchargement de wagon.

*Distinction au sein des wagons céréaliers selon le mode de déchargement*

25. En effet, si les wagons de céréales sont généralement tous chargés par le haut au moyen d'un toit ouvrant, deux modes de déchargement principaux existent:
  - un mode de déchargement "axial": les trémies situées dans le plancher du wagon se situent sur l'axe médian du wagon, et permettent donc un déchargement gravitaire de celui-ci dans des fosses situées entre les rails. Ce mode de déchargement est historiquement utilisé en France et dans les zones limitrophes;
  - un mode de déchargement "latéral": le wagon est déchargé au moyen d'ouvertures placées sur les cotés de celui-ci, et permettant donc un déchargement vers l'extérieur des rails, par exemple au moyen de rubans transporteurs. Ce mode de déchargement est historiquement utilisé en Allemagne et en Europe centrale et de l'Est.
26. Les répondants à l'enquête de marché menée par la Commission dans le cadre de cette affaire et actifs sur le marché des céréales ont expliqué qu'il est impossible de procéder

au déchargement de wagons de type "axial" avec des installations adaptées au type latéral, et vice-versa du fait des emplacements spécifiquement adaptés des fosses de déchargement. Selon la grande majorité de clients, toute adaptation serait longue, aurait un coût prohibitif, et serait globalement non rentable (les répondants ont indiqué que même une augmentation de prix de location de wagons céréaliers à déchargement axial d'ordre de 5-10% ne justifierait pas un investissement dans les installations de déchargement pour les adapter au déchargement des wagons latéraux<sup>7</sup> et "les adaptations ponctuelles ne sont pas possibles").

27. Sur la base de ce qui précède, aux fins de la présente décision, la définition exacte des marchés de la location de wagons peut être laissée ouverte en ce qui concerne la location de tout type de wagons sauf les wagons céréaliers. En ce qui concerne les wagons céréaliers, il est conclu aux fins de la présente décision que d'une part, les wagons céréaliers devraient être distingués des autres types de wagons et d'autre part, au sein des wagons céréaliers, deux types de wagons doivent être distingués selon le mode de déchargement: les wagons céréaliers à déchargement axial et les wagons à déchargement latéral.

### **b) Marché géographique**

28. La Commission, dans sa pratique décisionnelle<sup>8</sup>, a considéré le marché de la location de wagons comme européen, incluant la Suisse et les états d'Europe de l'Est à l'exception des anciens membres de l'Union Soviétique, tout en laissant ouverte la question de l'exclusion de certains Etats Membres pour des questions techniques liées, notamment, à l'écartement des rails<sup>9</sup>.
29. La partie notifiante considère que le marché de la location de wagons est de dimension européenne puisque la concurrence s'exerce au niveau européen compte tenu (i) de l'existence de règles harmonisées au niveau européen (en particulier l'instauration en 2006 d'un Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons), (ii) de la zone d'intervention des parties à l'opération, (iii) du caractère international des "pools" de wagons au travers desquels les services de location sont commercialisés.

---

<sup>7</sup> A ce sujet un client explique dans quelles conditions il pourrait travailler avec des wagons latéraux: "Nos postes de déchargement consistent en une grille positionnée « entre » les voies, cette grille a pour fonction d'arrêter tout corps étranger qui se trouverait malencontreusement dans le wagon. Sous cette grille se trouve une fosse, au fond de cette fosse un tapis roulant emmène la marchandise vers un élévateur qui remplit les silos de stockage. Si les wagons déchargent en latéral... la marchandise tombe à l'extérieure des voies !! donc pas sur la grille et ne peut pas être évacuée !! dans l'absolu on pourrait imaginer embaucher une demi-douzaine de garçons courageux et à la pelle ramener la marchandise sur la grille.... Travail pénible, long et couteux qui ne peut absolument pas être considéré comme une méthode normale de fonctionnement." Un autre client a indiqué que "il serait extrêmement compliqué et couteux de fabriquer des nouveaux sites de déchargement qui pourraient traiter des wagons à déchargement latéral et le retour sur investissement serait minimal. Par conséquent, il n'est pas envisageable pour la majorité des acteurs du marché céréaliers d'investir dans des nouveaux sites adaptés aux wagons à déchargement latéral."

<sup>8</sup> Cas COMP.M 2669 VTG/Warburg/Brambles European Rail Division.

<sup>9</sup> En l'occurrence, l'Espagne, le Portugal, l'Irlande, le Royaume-Uni et la Finlande.



30. Cependant, en ligne avec les conclusions de la Commission<sup>10</sup>, la SNCF reconnaît l'existence de certaines spécificités locales liées à l'écartement des rails (Espagne, Portugal, Irlande, Royaume-Uni), mais considère que les conclusions de l'analyse concurrentielle ne sont pas modifiées en l'espèce.
31. L'enquête de marché dans la présente affaire a permis de mettre en évidence que, pour tous les types des wagons sauf les wagons céréaliers, le marché géographique pertinent était effectivement selon toute vraisemblance de dimension européenne. En effet, les clients (chargeurs, entreprises ferroviaires ou organisateurs de transports) font en général appel à des fournisseurs de wagons à l'échelle européenne<sup>11</sup>. Par ailleurs, les grands loueurs de wagons disposent en général de flottes importantes qui sont commercialisées au niveau européen. Si les wagons de marchandises sont nécessairement immatriculés dans un pays particulier, ils sont fréquemment loués dans un autre pays, et circulent dans d'autres pays.
32. Cependant, l'enquête de marché a également montré que, en raison des spécificités techniques évoquées ci-dessus dans la section concernant le marché de produit, le marché de la location de wagons céréaliers présenterait une dimension géographique plus restreinte.
33. En effet, sur ce marché, les durées de location demandées par les clients sont fréquemment faibles (limitées à un ou quelques transports). Dans ce cadre, il n'est pas envisageable pour un client de s'adresser à un opérateur situé dans un pays éloigné, car il devrait s'acquitter de frais de transports à vides très importants par rapport à la durée restreinte de l'utilisation du wagon. Ceci est en ligne avec les résultats de l'enquête de marché confirmant que les opérateurs situés dans les pays de l'Est européen, même s'ils possédaient certains wagons de type axial, fournissaient quasi-exclusivement des clients sur le marché domestiques ou dans des pays limitrophes, ainsi que dans certains pays voisins hors Union Européenne (Serbie, Croatie, Turquie).
34. Par ailleurs, l'enquête de marché a mis en évidence que les deux types de wagons céréaliers (à déchargement axial ou latéral) étaient utilisés dans des zones géographiques différentes. En effet, historiquement, les wagons de type axial furent plutôt introduits en France, tandis que les wagons à déchargement latéral étaient utilisés en Allemagne, Europe Centrale et Europe de l'Est. Par conséquent, la grande majorité du parc de location de wagons céréaliers de type axial est aujourd'hui située en France, et exploitée en France et dans des pays limitrophes (soit le Benelux, l'Italie, et une partie occidentale de l'Allemagne). En revanche, les wagons de type latéral sont plutôt exploités en Allemagne (partie orientale), en Autriche, en Hongrie, en Roumanie, en Bulgarie, en Slovaquie et en Pologne. Compte-tenu du fait que la substituabilité entre les deux types de wagons est quasiment inexistante<sup>12</sup> due aux installations de déchargement difficilement adaptables, la zone géographique pertinente est directement liée à l'utilisation des wagons à déchargement axial.
35. Ainsi, sur la base de ce qui précède, il peut être envisagé de définir le marché géographique pour la location de wagons de marchandises comme européen<sup>13</sup> pour

---

<sup>10</sup> Cas COMP.M 2669 *VTG/Warburg/Brambles*, European Rail Division.

<sup>11</sup> En dehors des pays où les spécificités techniques (écartement des rails) sont incompatibles avec leurs exigences.

<sup>12</sup> Voir la section relative à la définition de marché de produit en ce qui concerne le marché de la location de wagons.

<sup>13</sup> Ce marché européen n'inclurait probablement pas les marchés spécifiques, c'est-à-dire le Royaume-Uni, l'Irlande, le Portugal et l'Espagne. Cependant ce point peut rester ouvert pour les besoins de la présente

l'ensemble des wagons de marchandises sauf céréaliers, et comme limité à des groupes d'Etats Membres selon le type de wagons utilisé pour les wagons céréaliers. En ce qui concerne ces derniers, la dimension géographique du marché se limiterait au groupe d'Etats Membres d'Europe occidentale se composé de la France et des pays limitrophes, soit les pays du Benelux, l'Italie, et une partie occidentale de l'Allemagne où sont utilisés ces wagons axiaux (ci-dessous la "Zone de référence")<sup>14</sup>. Cependant la définition géographique exacte du marché de la location de wagons céréaliers peut être laissée ouverte aux fins de la présente décision, dans la mesure où, les résultats de l'analyse concurrentielle restent inchangés car l'opération en question soulève des doutes sérieux sur ce marché quelle que soit la définition exacte retenue.

## **B. Le commissionnement/organisation de transport**

### **a) Marché de produit**

36. Les groupes SNCF et Ermewa sont tous deux présents dans l'activité d'organisation ou de commissionnement de transport ("*freight forwarding*")<sup>15</sup>.
37. La Commission, dans sa pratique décisionnelle, définit le commissionnement de transport comme l'offre de services groupés visant à l'organisation du transport de marchandises pour le compte de clients en fonction de leurs besoins. Les différents segments de marché suivants ont été envisagés.
38. Au sein du marché du commissionnement de transport, la partie notifiante, en accord avec la pratique décisionnelle de la Commission, opère une première distinction selon la destination des produits transportés entre (i) le commissionnement de transport international (transfrontalier) et (ii) le commissionnement de transport domestique. De même, la partie notifiante en accord avec les précédents de la Commission, envisage une autre distinction selon les différents moyens de transport utilisé entre le commissionnement de transport aérien, maritime et terrestre<sup>16</sup>.
39. Au sein du transport terrestre, la Commission a notamment laissé ouverte la distinction entre transports par route et par rail. Selon la partie notifiante, le marché de commissionnement de transport n'a pas à être segmenté par mode de transport (ferroviaire ou routier par exemple), certains opérateurs (y compris la SNCF et Ermewa elles-mêmes) proposant les deux types de prestations.
40. Enfin, la partie notifiante indique également qu'il n'est pas pertinent, selon elle, de segmenter le marché selon le type de marchandises transportées (céréales par exemple) puisque de point de vue d l'offre, tous les commissionnaires de transport sont en mesure d'organiser le transport de n'importe quelle marchandise.

*Distinction entre le commissionnement de transport transfrontalier et domestique*

---

décision, puisque les parties ne sont pas actives sur ces marchés et donc l'analyse concurrentielle de l'opération en question reste inchangée.

14 En ce qui concerne les pays de l'Europe de Sud et de l'Est ou un nombre limité des wagons à déchargement axial sont exploités, ceux-ci ne peuvent pas être inclus dans le marché du fait de la grande distance géographique qui rend tout déplacement de wagons à vide non profitable.

15 A travers les sociétés Districhrono, Ecorail, Ermechem, Géodis BM, Logifer, Logistra, Sideuropa, STSI et STVA pour la SNCF, et les sociétés TMF, TMF-Cita, Chemfreight, Ermefret et Transucre pour Ermewa.

16 Cas COMP/M.4786 Deutsche Bahn/Transfesa, Cas COMP/M.4746 Deutsche Bahn/EWS, Case COMP/M.4045 DB/BAX Global, Case COMP/M.3971 Deutsche Post/Exel.

41. En ce qui concerne le cas en question, les résultats de l'enquête de marché ont permis d'établir que, pour la très large majorité des répondants, la distinction opérée par la Commission entre le commissionnement de transport domestique et transfrontalier ainsi que la distinction entre le commissionnement de transport aérien, maritime et terrestre, étaient pertinentes. En effet, la clientèle, ainsi que les marchandises à transporter, sont en général différentes pour le transport aérien, maritime, ou terrestre. Par ailleurs, l'organisation de transports transfrontaliers requiert certaines connaissances particulières (formalités douanières, connaissances linguistiques, etc.) et une organisation spécifique, dont ne disposent pas les opérateurs d'organisation de transport purement domestique.

*Distinction au sein du commissionnement de transport terrestre par mode de transport*

42. En ce qui concerne la distinction au sein de commissionnement de transport terrestre entre rail, route et fleuve, l'enquête de marché a montré que, de manière générale et sous réserve des paragraphes 47 et suivants, une telle distinction ne se justifie pas car la plupart des clients seraient indifférents au mode de transport utilisé, et du point de vue de l'offre il n'y pas d'obstacles particuliers à ce que des commissionnaires de transport organisent le transport en utilisant indifféremment ces trois moyens.

*Distinction au sein du commissionnement de transport par type de produit transporté*

43. Concernant la définition de marchés différents selon les types de produits en jeu, l'enquête de marché a permis de montrer que dans certaines circonstances spécifiques, contrairement à l'affirmation de la partie notifiante, il peut être pertinent d'opérer une telle distinction. Plus de 60% des répondants ont en effet indiqué que les prestataires de commissionnement de transport en France présentaient une spécialisation par marchandise.
44. En effet, l'organisation de prestation de transport pour des produits particuliers peut nécessiter des connaissances ou une organisation très spécifique, par exemple pour le transport de produit dangereux. Les circonstances justifiant une différenciation de marchés selon le type de marchandise transportée seraient réunies, selon l'enquête de marché, en ce qui concerne l'organisation de transport des céréales en France.

*Commissionnement de transport des produits céréaliers*

45. Comme cela est confirmé par l'enquête de marché, l'organisation de transport ferroviaire de céréales requiert essentiellement un accès à deux éléments principaux, (i) la traction ferroviaire et (ii) les wagons céréaliers ainsi qu'une connaissance spécifique du marché, de ses acteurs, et des contraintes techniques, ce qui nécessite une expérience dans ce domaine particulier.
46. Concernant les wagons céréaliers en France, les commissionnaires de transport sont, au moins pour les petits clients, les intermédiaires obligatoires qui permettent d'obtenir l'accès aux wagons. La SNCF elle-même indique que "*le freight forwarding ne constitue pas le cœur de métier du groupe, mais constitue plutôt un mode de commercialisation de wagons*". Un concurrent a par exemple indiqué que sur le marché des céréales, "*les commissionnaires sont en fait des "grossistes" capable de gérer les flottes et de les commercialiser efficacement*". De même, un grand client céréalier a précisé que les commissionnaires "*sont seuls à avoir accès aux wagons céréaliers, ils sont seuls à pouvoir offrir le service*".

47. Les résultats de l'enquête de la Commission indiquent clairement<sup>17</sup> que dans le cas particulier du commissionnement de transport céréalier en France, il convient de distinguer les marchés de commissionnement de transport ferroviaire, routier, et fluvial.
48. En effet, l'expertise technique nécessaire à la réalisation d'organisation de transport ferroviaire de céréales est bien particulière, et distincte de celle nécessaire pour l'organisation de transport routier ou fluvial de céréales. En effet, l'affréteur routier/fluvial se borne en général à trouver un transporteur, tandis que l'organisateur de transport ferroviaire doit gérer de nombreux éléments différents: un concurrent indique ainsi que "*le métier de commissionnaire ferroviaire est très différent de celui de l'affréteur routier. Ce dernier trouve le transport pour un prix convenu et laisse au transporteur la relation chargeur/réceptionnaire. Le commissionnaire ferroviaire organise le transport: loue les wagons, réserve la traction du vide et du plein, prend rendez vous avec le silo livreur et le réceptionnaire (qui ne sont pas forcément donneur d'ordre), établie les documents de transport et suit et informe les différentes parties des aléas lesquels sont plus fréquents que dans les autres modes de transport*".
49. Il n'est donc pas possible à n'importe quel organisateur de transport de fournir des prestations spécifiquement dans le domaine de l'organisation de transport ferroviaire de céréales. Sur le marché français, concrètement, seuls trois acteurs sont actifs dont TMF (pour le groupe Ermewa), et Logistra (pour le groupe SNCF) concernées par la présente transaction. Sur les années 2007 et 2008, en moyenne plus de [80-90]% de l'activité d'organisation de transport de TMF et LOGISTRA a porté uniquement sur les céréales, indiquant bien le degré de spécialisation de ces sociétés. De plus, les activités de la SNCF et d'Ermewa dans l'organisation de transport de céréales sont d'ailleurs clairement spécialisées sur le mode ferroviaire, puisque leur part d'utilisation du mode ferroviaire dépasse en moyenne 90%.
50. Ainsi, sur la base de ce qui précède, et au vu des résultats de l'enquête de marché, il semble pertinent de distinguer différents marchés pour l'organisation de transport selon; le caractère domestique ou transfrontalier du transport; selon le caractère aérien, terrestre ou maritime du transport; selon la marchandise transportée, plus particulièrement dans le cas des céréales et finalement dans le cas des céréales, selon le mode de transport ferroviaire, routier, ou fluvial.
51. Au vu de ce qui précède, et du lien étroit de ce marché avec le marché de la location de wagon céréaliers, il apparaît pertinent, pour les besoins de la présente décision, de définir un marché spécifique de l'organisation de transport ferroviaire de céréales sur lequel les activités des parties se chevauchent.

## **b) Marché géographique**

52. La Commission a considéré, dans ses décisions récentes, que le marché du freight forwarding revêtait une dimension géographique nationale, compte tenu notamment de l'existence de barrières linguistiques et réglementaires, même si elle n'a pas exclu une

---

<sup>17</sup> 5 clients céréaliers sur 6 qui se sont exprimés dans le cadre de l'enquête de marché dans le cas présent ont indiqué qu'il convenait de distinguer les différents modes de transport terrestre.

évolution vers une définition géographique plus large.<sup>18</sup> La partie notifiante ne s'oppose pas à cette définition du marché géographique.

53. L'enquête de marché dans la présente affaire, n'a pas permis de préciser clairement la dimension géographique du marché du freight forwarding en général.
54. Cependant, pour l'organisation de transport ferroviaire de céréales, une grande majorité des clients chargeurs céréaliers français utilise uniquement des organisateurs de transport ferroviaire de céréales sur le marché national. Il semble que pour certains transports transfrontaliers, des prestataires étrangers soient parfois actifs, ce qui est compatible avec une définition nationale du marché du freight forwarding transfrontalier domestique qui peut être organisée depuis le pays du client chargeur ou depuis le pays du client réceptionnaire. Un organisateur de transport a par exemple indiqué qu'il était actif au niveau national et également international "*en origine française sur les transports à destination de certains pays frontaliers*".
55. Comme il a été expliqué précédemment, l'organisation de transport ferroviaire de céréales requiert un contact efficace et une bonne connaissance des fournisseurs de wagons céréaliers ainsi que des fournisseurs de traction. En ce qui concerne le marché français, les fournisseurs de wagons céréaliers sont quasi exclusivement localisés en France (notamment les parties), et le fournisseur principal de traction ferroviaire est la SNCF qui détient encore une position largement dominante sur le marché national.
56. Par conséquent, il paraît justifié, pour les besoins de la présente décision, de distinguer un marché national français de l'organisation de transport ferroviaire de céréales.

### **C. La maintenance de wagons de marchandise**

#### **a) Marché de produit**

57. En matière de maintenance des matériels roulants, la pratique décisionnelle de la Commission s'est attachée à distinguer trois types de maintenance<sup>19</sup>. Premièrement, la maintenance dite légère, qui correspond aux réparations et révisions effectuées sur une base régulière. Elle couvre également le changement de pièces. Deuxièmement, la maintenance dite lourde, qui correspond à des interventions plus substantielles sur les véhicules. Ce type de maintenance intervient avec une fréquence moindre. Elle se traduit également par une immobilisation des matériels roulants pouvant aller jusqu'à plusieurs semaines. Troisièmement, la maintenance ayant trait à la remise à neuf et à la transformation. Ces travaux peuvent répondre à plusieurs logiques, qu'il s'agisse de moderniser les matériels à des fins de productivité, de répondre à des évolutions du cadre réglementaire (notamment en ce qui concerne la sécurité) etc. Cette activité intervient en partie en substitut du renouvellement global des wagons, généralement beaucoup plus onéreux.
58. Les activités de la SNCF et d'Ermewa se chevauchent uniquement en ce qui concerne la maintenance légère et lourde.

---

<sup>18</sup> Cas COMP M.5096 *RCA/MAV CARGO*, Cas COMP M.4045 *Deutsche Bahn/Bax Global*.

<sup>19</sup> Cas COMP M.221 *ABB / BREL*, Cas COMP M.2139, *Bombardier/ADtranz*.

59. L'enquête de marché a confirmé qu'il y a lieu de distinguer parmi ces trois types de maintenance qui ne sont pas considérées comme substituables par la plupart des répondants. Du côté de la demande, les opérations sont spécifiques (en coût, en temps d'immobilisation des matériels etc.), et répondent à des besoins particuliers. Du côté de l'offre, les conclusions sont plus nuancées. En effet, l'enquête de marché indique que beaucoup d'offreurs sont capables de fournir indifféremment au moins la maintenance légère et lourde, si pas tous les trois types de service de maintenance. Pour autant, l'enquête indique également que certains acteurs se sont spécialisés dans tel ou tel type de maintenance. C'est particulièrement le cas pour un certain nombre d'acteurs locaux qui fournissent uniquement des services de maintenance légère.
60. Au cas d'espèce, il n'est pas nécessaire de conclure sur la définition exacte du marché de produit en ce qui concerne le marché de la maintenance, puisque les résultats de l'analyse concurrentielle restent inchangés, l'opération en question ne soulevant pas de doutes sérieux sur ce marché quelle que soit la définition retenue.

### **b) Marché géographique**

61. En ce qui concerne la dimension géographique de marché de la maintenance de matériel roulant, la pratique décisionnelle de la Commission a conclu que la concurrence s'exerçait à un échelon national voire infra national<sup>20</sup>, point que les parties ne contestent pas.
62. Sur la base de résultats de l'enquête de marché, la dimension géographique du marché de la maintenance diffère selon le type de maintenance. Ainsi, plus les services de maintenance concernés sont de type "maintenance légère", plus il est économiquement justifié que le service soit rendu dans un périmètre géographique restreint. Sur ce point, l'enquête de marché indique que la demande de maintenance légère n'excède généralement pas un rayon de l'ordre de 200 kilomètres. Il ne serait en effet pas envisageable que des opérations de maintenance légère, compte tenu du coût d'opportunité que représente l'acheminement du matériel à un atelier éloigné, s'effectuât dans un périmètre géographique plus important.
63. A contrario, pour ce qui concerne la maintenance lourde et la maintenance ayant trait à la transformation et à la mise à neuf, l'enquête de marché confirme qu'il est d'usage d'envisager une distance beaucoup plus importante, pouvant aller jusqu'à 1000 kilomètres. Cette conclusion peut se trouver renforcée dans la situation où le type de wagon, par ses spécificités, exige corrélativement des services spécifiques.
64. Au vu de ce qui précède, il apparaît que la dimension géographique pertinente en ce qui concerne la maintenance légère est nationale voire régionale, et en ce qui concerne la maintenance lourde au moins nationale. Cependant, au cas d'espèce, il n'est pas nécessaire de conclure sur la définition exacte du marché géographique en ce qui concerne le marché de la maintenance, puisque les résultats de l'analyse concurrentielle restent inchangés quelle que soit la définition de marché géographique retenue.

### **Les marchés verticalement concernés**

---

<sup>20</sup> Cas COMP M.2139, *Bombardier/Adtranz*, par.26.

## **D. La traction ferroviaire de marchandises**

65. Seul le groupe SNCF est présent sur le marché de la traction ferroviaire qui est verticalement lié au marché de la location de wagons ainsi qu'au marché de commissionnement de transport.

### **a) Marché de produit**

66. Dans le cas présent, la Commission a examiné si le marché du transport ferroviaire pouvait être distingué en fonction de la propriété des wagons utilisés pour le transport. En effet, les entreprises ferroviaires offrent des services de transport dans deux types de situation: (i) le client détient lui-même des wagons, et la prestation de transport se limite alors à la fourniture de la traction ferroviaire uniquement, ou (ii) l'entreprise ferroviaire réalise la prestation avec son propre parc de wagons (ex wagons de réseau), et la prestation de transport inclut dans ce cas la fourniture de la traction et des wagons, sans pourtant que n'intervienne un contrat de location de wagons, on parle alors du transport ferroviaire de marchandises.
67. La Commission a également considéré dans le passé<sup>21</sup> à plusieurs reprises la possibilité de distinguer les services de train entier et de wagons isolés. Les wagons isolés sont rassemblés dans une gare d'assemblage au sein de la région d'origine, tracté vers une gare au sein de la région d'arrivée, puis désassemblés pour que chaque wagon soit amené vers sa destination finale<sup>22</sup>. Les trains entiers roulent d'un point d'origine unique vers un point de destination unique.
68. Cependant, au cas d'espèce, il n'est pas nécessaire de conclure sur la définition exacte du marché de produit en ce qui concerne le marché de la traction ferroviaire, puisque les résultats de l'analyse concurrentielle restent inchangés quelle que soit la définition de marché de produit exacte retenue.

### **b) Marché géographique**

69. Concernant la dimension géographique de ce marché, la Commission considère, dans sa pratique décisionnelle, que ce marché présente une dimension nationale<sup>23</sup>.
70. En effet, au vu des différences techniques, et des différentes réglementations applicables au niveau national, les marchés de la fourniture de transport de marchandises national et international par rail paraissent toujours nationaux, même si la Commission n'a pas exclu un possible élargissement à une dimension internationale dans le cas de certains trajets situés sur un corridor.
71. En France, le marché du transport ferroviaire de marchandises a été ouvert à la concurrence le 31 mars 2006. Le marché du transport ferroviaire de marchandises en France peut par conséquent toujours être considéré comme en transition. Sur ce marché, la part de la SNCF, opérateur historique, était encore de 93% en 2008. Sur le

---

21 Cas COMP M.4746 *Deutsche Bahn /EWS*

22 C'est notamment la solution qui est généralement retenue pour le transfert de wagons accidentés vers les ateliers de maintenance ferroviaire.

23 Cas COMP M.5480 *Deutsche Bahn / PCC Logistics*, Cas COMP M.5096 *RCA/MAV CARGO*, Cas COMP M.4746 *Deutsche Bahn /EWS*.

marché du train entier, la part de la SNCF était plus basse (85%), tandis que sur le marché du wagon isolé, la SNCF reste l'unique opérateur actif en France.

72. Les nouveaux opérateurs disposant de l'autorisation d'exercer sur le marché du transport ferroviaire de marchandises en France sont actuellement au nombre de 9, dont deux exercent une activité de taille significative. L'un de ces opérateurs (Veolia Cargo<sup>24</sup>) est français, et l'autre (Euro Cargo Rail) est une filiale de Deutsche Bahn.
73. Au vu de ce qui précède, il semble que le marché du transport ferroviaire de marchandise français, national et international, continue de présenter à ce stade une dimension géographique limitée à la France. Cependant, au cas d'espèce, il n'est pas nécessaire de conclure sur la définition exacte du marché géographique en ce qui concerne le marché de transport ferroviaire de marchandises, puisque les résultats de l'analyse concurrentielle restent inchangés quelle que soit la définition de marché géographique exacte retenue.

#### **E. La location de conteneurs**

74. Seule Ermewa est active sur le marché de la location de conteneurs qui est verticalement lié au marché de l'organisation de transport.

##### **a) Marché de produit**

75. La Commission, dans la décision *Brambles/Ermewa/JV*<sup>25</sup>, a identifié l'existence d'un marché de la location de conteneurs pour le transport de vrac liquide, poudres et gaz liquéfiés. Dans la même décision, la Commission a aussi considéré qu'une distinction pouvait être faite entre les conteneurs de grande capacité (tank containers) et les petits conteneurs (dit "IC/IBC"). La partie notifiante est en accord avec cette analyse.
76. Au cas d'espèce, il n'est pas nécessaire de conclure sur la définition exacte du marché de produit en ce qui concerne le marché de location de conteneurs, puisque les résultats de l'analyse concurrentielle sont inchangés quelle que soit la définition de marché de produit exacte retenue.

##### **b) Marché géographique**

77. En ce qui concerne la dimension géographique de ce marché, la Commission a considéré que le marché de la location de conteneurs présente une dimension au moins européenne<sup>26</sup>, voire mondiale<sup>27</sup>.
78. La partie notifiante considère que le marché géographique à prendre en compte est effectivement de dimension mondiale étant donnée la répartition géographique des activités d'Ermewa dans ce secteur. En effet, en 2008, près de [10-20]% de son activité de location de conteneurs IC/IBC a été réalisé en dehors d'Europe (Amérique et Asie) et environ [50-60]% de son activité de tank containers. Les principaux fournisseurs,

---

<sup>24</sup> Les opérations françaises de Veolia Cargo ont été récemment reprises par Europorte 2, une filiale d'Eurotunnel.

<sup>25</sup> Cas COMP/M.2023, *Brambles/Ermewa/JV*.

<sup>26</sup> Cas COMP/M.2669 *VTG/Warburg/Brambles European Rail Division*.

<sup>27</sup> Cas COMP/M.2023, *Brambles/Ermewa/JV*.



clients et concurrents d'Ermewa dans ce secteur sont également des groupes de dimensions internationales opérant dans le monde entier.

79. Au cas d'espèce, il n'est pas nécessaire de conclure sur la définition exacte du marché géographique en ce qui concerne le marché de location de conteneurs, puisque les résultats de l'analyse concurrentielle restent inchangés quelle que soit la définition de marché géographique exacte retenue.

## V. ANALYSE CONCURENTIELLE

80. Si la présente transaction donne lieu à plusieurs marchés techniquement affectés, les effets de l'opération se situent essentiellement dans le secteur du transport ferroviaire des céréales en Europe et en particulier dans la Zone de référence.
81. Vu la situation du contrôle conjoint préexistante, il y a lieu, avant de procéder à l'analyse concurrentielle proprement dite, de déterminer le cadre général dans lequel l'analyse concurrentielle de la présente opération va être menée.

### A. Cadre général de l'analyse concurrentielle de l'opération

#### a) Remarques générales sur la situation préexistante à l'opération

82. Afin de pouvoir mener l'analyse des effets emportés par l'opération en question et en particulier analyser l'ampleur et la nature des changements induits par la présente transaction sur la structure de marché, il est nécessaire d'évoquer la situation pré-transaction. Sur ce point, la partie notifiante argue en effet que la présente opération ne modifiera pas de manière significative la situation actuelle, de sorte que la structure de marché ainsi que les incitations des parties ne seraient pas altérés, puisque le groupe SNCF détient déjà, en tant qu'actionnaire industriel de référence, une influence considérable sur Ermewa.

#### b) Gouvernance d'Ermewa pré-opération

83. Comme déjà détaillé plus haut, Ermewa est aujourd'hui co-contrôlée par TLP (SNCF) et l'investisseur financier IPE qui disposent des vetos sur les décisions stratégiques d'Ermewa. Par conséquent, la présente opération consiste en un passage du groupe Ermewa d'un contrôle conjoint entre la SNCF et la société IPE, à un contrôle exclusif de la SNCF (cf. chapitre II de la présente décision). IPE, l'actionnaire financier, désire en effet réaliser son investissement en vertu du protocole de sortie signé par les actionnaires en 2003 et dans lequel IPE a indiqué que "*sa participation serait un investissement à moyen terme*". En effet, la sortie d'IPE était envisagée dès 2006.
84. Selon la partie notifiante, ce passage d'un contrôle conjoint à un contrôle exclusif n'aurait pour effet de modifier ni la nature de leur lien de concurrence, ni les conditions d'intervention d'Ermewa sur le marché de manière générale. La partie notifiante estime en effet que, depuis l'entrée en vigueur du pacte d'actionnaires de 2003, le groupe SNCF exerce déjà une influence notable démontrant son implication dans la conduite des décisions stratégiques et opérationnelles de l'entreprise. A titre d'exemple, en application du pacte d'actionnaires, le Directeur général de Financière Ermewa ayant les pouvoirs les plus étendus pour représenter l'entreprise, est nommé sur proposition

de la SNCF<sup>28</sup>. De manière similaire, le préambule du pacte d'actionnaires indique que le groupe Ermewa fera *"les meilleurs efforts pour servir en priorité le marché français, en liaison avec le Groupe SNCF, dans le respect de l'intérêt social."*

85. De plus, la partie notifiante estime que le pacte d'actionnaires gouvernant le comportement de SNCF et d'IPE vis-à-vis du groupe Ermewa démontre que le groupe SNCF jouissait d'un statut particulier dans la gouvernance d'Ermewa, du fait notamment de la recherche de synergies industrielles entre Ermewa et ses actionnaires, et du développement de son activité *"en liaison avec le groupe SNCF"*. Le protocole conclu entre les actionnaires le 21 décembre 2006 renforce encore la position de la SNCF au sein d'Ermewa en prévoyant parmi d'autres aménagements, la reconduction du pacte d'actionnaires de 2003 avec certains ajouts permettant de renforcer au profit de la SNCF la concertation sur la gestion de l'entreprise.<sup>29</sup> Les comptes rendus du conseil d'administration d'Ermewa illustrent, selon la partie notifiante, cette prépondérance de fait de la SNCF qui est due à son intérêt stratégique dans le groupe Ermewa.<sup>30</sup>
86. En termes d'exercice de pratique commerciale, la partie notifiante souligne que la SNCF et Ermewa coordonnent déjà leurs activités en ce qu'elles évitent d'exercer des activités en concurrence, de sorte que *"le principe d'une coordination des activités fait une partie des éléments fondateurs de la présence de la SNCF au capital d'Ermewa"*.<sup>31</sup> De manière similaire, la SNCF est très impliquée dans les décisions d'Ermewa relatives à la pénétration de nouveaux marchés.
87. Cependant, TMF, la filiale d'Ermewa active dans le secteur du transport ferroviaire des produits céréaliers dispose d'une direction indépendante qui assure la gestion quotidienne des opérations. TLP, en tant qu'actionnaire, n'a pas d'influence directe sur le fonctionnement de TMF au jour le jour. Il faut aussi noter que si la prépondérance de la SNCF et la coordination des activités des parties dans les marchés autres que les marchés liés au transport des céréales ressortent des procès-verbaux des différentes réunions du conseil d'administration, il n'y a aucune indication d'une coordination des activités pré-opération en ce qui concerne le secteur céréalier.

---

<sup>28</sup> Article 3.1. du pacte d'actionnaires du 22 avril 2003.

<sup>29</sup> Voir l'article 2, point (i) du protocole du 21 décembre 2006.

<sup>30</sup> A titre d'illustration, le PV du 17 septembre 2003 indique que le représentant de la SNCF *"souligne que l'analyse stratégique de Fret SNCF sera présentée au Conseil de la SNCF d'ici à la fin de l'année avec une demande sur le positionnement du Fret qui influera sur futures décisions à prendre par Ermewa"*. De manière similaire, le PV du 27 novembre 2003 indique que *"le conseil souhaite que la SNCF puisse s'appuyer sur le groupe Ermewa et plus particulièrement sur son expertise pour se développer"*.

<sup>31</sup> Formulaire CO, paragraphe 272 *in fine*.

**c) Interaction concurrentielle entre la SNCF et Ermewa pré-opération en ce qui concerne les marchés concernés par la présente transaction**

88. En ce qui concerne le marché de la location de wagons, tout en soulignant que les parcs de wagons des parties sont plutôt complémentaires et que la SNCF et Ermewa ne se font donc pas concurrence sur environ 70% du parc de wagons d'Ermewa, les parties reconnaissent qu'en ce qui concerne le secteur des produits céréaliers, la SNCF et Ermewa sont aujourd'hui en situation de concurrence. Il en est de même pour le marché de commissionnement de transport céréalier. La partie notificante indique en effet que *"c'est sur l'activité de location de wagons et de freight forwarding dans le domaine céréalier que la concurrence existant entre les parties trouve à s'exercer"*, même si elles estiment que l'intensité de cette concurrence est limitée.
89. En effet, selon la partie notificante, l'activité de la SNCF dans le secteur céréalier est scindée entre deux de ses filiales, la société Logistra pour les prestations d'organisation de transport et la société CTC (avec le pool Transcéréales) pour l'exploitation des parcs de wagons. Du côté d'Ermewa, cette activité est gérée par une seule société, sa filiale TMF, qui est uniquement un organisateur de transport céréalier. Les wagons céréaliers détenus par Ermewa sont, soit exploités par l'intermédiaire de sa filiale TMF dans le cadre de son activité d'organisation de transport de céréales (1.083 wagons), soit confiés à CTC (SNCF) puis exploités dans le cadre du pool Transcéréales ([...] wagons en 2009)<sup>32</sup>. Dès lors, la partie notificante estime que la concurrence qui peut s'exercer entre la SNCF et Ermewa dans le secteur des wagons céréaliers ne concerne que le marché de l'organisation de transport ferroviaire en France, mais pas le marché de la location de wagons.
90. S'agissant de l'activité d'organisation de transport, il est significatif d'observer qu'au cours des quatre dernières années, la société TMF (Ermewa) a acquis plusieurs marchés auprès de différents clients céréaliers, qui étaient auparavant clients de Logistra. Par conséquent, les deux sociétés sont en concurrence pour des clients céréaliers. Il est vrai qu'en pratique, même si le client décide de changer d'organisateur de transport, les wagons qui vont transporter ses marchandises ne seront pas forcément affrétés auprès d'un autre loueur. Toutefois, cela s'explique par la liberté de l'organisateur de transport d'organiser la location de wagons en tant qu'un des entrants du service de commissionnement de transport. Ainsi, le loueur de wagons céréaliers peut rester le même dans le cadre d'un marché que TMF (Ermewa) aurait pu conquérir au détriment de Logistra (SNCF).
91. Par ailleurs, l'enquête de marché a indiqué que, malgré la situation de contrôle conjoint préexistant, Ermewa est perçue comme un concurrent indépendant du groupe SNCF sur le marché de l'organisation de transport de céréales. Un client de wagons céréaliers a par exemple indiqué que *"dans le passé, la SNCF et Ermewa avaient toujours eu une attitude relativement indépendante, même si elles avaient des collaborations"*<sup>33</sup>. De

---

<sup>32</sup> Il faut noter que TMF loue aussi des wagons à CTC/Transcéréales (environ 200 wagons par an en moyenne entre 2007 et 2009).

<sup>33</sup> Client de wagon céréalier contacté lors de l'enquête de marché.

plus, un concurrent des parties a indiqué dans l'enquête de marché que "pour la location de wagons, malgré l'appartenance au pool Transcéréales pour une partie de son parc, ERMEWA est concurrent de CTC et pratique en fonction des circonstances des raisonnements marginalistes pour accrocher de nouveaux clients"<sup>34</sup>. Enfin, une très vaste majorité des clients céréaliers contactés lors de l'enquête de marché a exprimé ses préoccupations face au regroupement des deux acteurs principaux du marché de l'organisation de transport de céréales en France, à savoir TMF (groupe Ermewa) et Logistra (SNCF). La politique de prix pratiquée par les TMF et Logistra confirme une absence de coordination entre ces deux acteurs. Ainsi, d'après les données communiquées par la partie notifiante, il ressort que les prix moyens de Logistra ont été supérieurs au prix moyen de TMF sur les trois dernières années (plus de [...] % sur 2006 et 2007 notamment) et les politiques d'augmentations tarifaires présentent également des profils différents, avec [...] % d'augmentation moyenne entre 2006 et 2008 pour TMF, contre [...] % sur la même période pour Logistra. Enfin, il est particulièrement significatif de constater que certains clients s'approvisionnant en wagons auprès de TMF et de Logistra obtenaient des prix très largement différents auprès de ces deux opérateurs (de l'ordre de plus de [...] % de différence, par exemple pour [...] ou [...]). Par conséquent, *prima facie*, les comportements des deux groupes en matière de tarification ne sont donc pas indicatifs d'une politique de coordination.

92. Ainsi, aux fins de la présente décision, il apparaît que, malgré l'étendue des liens entre le groupe Ermewa et la SNCF préalablement à l'opération, ces entreprises peuvent être considérées comme concurrentes sur le marché de la location de wagons céréaliers et sur le marché lié de l'organisation de transport ferroviaire de céréales. En ce qui concerne d'autres activités des parties, il n'est pas nécessaire, aux fins de cette décision de prendre une position sur le niveau de concurrence des parties puisque l'analyse concurrentielle reste inchangée en ce qui concerne ces marchés.

## **B. Le fonctionnement du secteur des transports ferroviaires de céréales**

93. Afin de pouvoir bien cerner les effets de la présente transaction dans le domaine du transport ferroviaire des céréales en Europe de l'Ouest et dans la Zone de référence, il y a préalablement lieu d'exposer les particularités de ce secteur et des différents liens entre les activités des parties.
94. Du point de vue de la demande, un client céréalier qui a besoin de transporter une quantité donnée de céréales par voie ferrée doit notamment disposer de deux éléments essentiels: les wagons céréaliers, et la traction ferroviaire.
95. En ce qui concerne les wagons céréaliers, en France, l'offre est aujourd'hui contrôlée par trois principaux opérateurs:
- CTC, membre du groupe SNCF, et gestionnaire du Pool Transcéréales;
  - TMF, l'organisateur de transport céréalier appartenant au Groupe Ermewa; et
  - Logistra, l'organisateur de transport céréalier appartenant au Groupe SNCF.

---

<sup>34</sup> Concurrent dans l'organisation de transport contacté par entretien téléphonique lors de l'enquête de marché.

96. Hors de France, certains autres loueurs ayant des parts de marché limitées sont actifs en Europe de l'Ouest, il apparaît notamment que Deutsche Bahn fournit sur une base temporaire des wagons céréaliers mais uniquement dans le cadre de prestation de traction ferroviaire.
97. Du point de vue du client céréalier, les wagons peuvent donc être loués soit seuls, auquel cas il s'agit d'une pure prestation de location de wagons, soit avec la traction ferroviaire par le biais d'un organisateur de transport, il s'agit donc alors d'une prestation d'organisation de transport de céréales. La partie notifiante argue que, du fait que TMF ne fait pas de location de wagons céréaliers pure, il n'y a pas de chevauchement d'activités des parties en ce qui concerne ce marché.
98. Cependant, cette distinction entre deux niveaux de commercialisation de wagons présente un caractère arbitraire et artificiel dans le cas particulier du secteur des céréales. En effet, la partie notifiante indique elle-même que l'organisation de transport est uniquement un moyen de louer leurs wagons. Selon elles, *"la seule activité d'organisation de transport n'a été développée qu'en raison de la demande de certains chargeurs (notamment les céréaliers) qui ne louent généralement leurs wagons que dans le cadre d'une prestation d'organisation de transport. Les prestations d'organisation de transport d'Ermewa ne sont donc qu'un moyen de louer ses wagons auprès de certaines catégories de chargeurs"*. De plus, rien n'exclut qu'en l'absence de transaction, TMF puisse décider de commencer à louer des wagons céréaliers à ses clients de manière indépendante, c'est-à-dire sans prestation de traction.
99. En ce qui concerne la traction ferroviaire en France, celle-ci est contrôlée à environ 85% par le groupe SNCF pour les trains complets.
100. Le client céréalier qui veut transporter des céréales d'un lieu donné à un autre dispose alors de deux options: s'adresser séparément au tractionnaire et au loueur de wagons pour réaliser son transport (cette option est ouverte surtout à de gros clients), ou s'adresser à un organisateur de transport qui va lui-même organiser le transport en se procurant la traction et les wagons.
101. Dans tous les cas cependant, les parties à la transaction sont des partenaires incontournables contrôlant la totalité de la chaîne de transport de céréales. En effet, tous les éléments constitutifs du transport de céréales en France sont contrôlés par le groupe SNCF et le groupe Ermewa. A ce titre, un concurrent note d'ailleurs qu' *"il n'y a que 2 fournisseurs commissionnaires de transport: Logistra (SNCF) et TMF (Ermewa). Il s'agit d'une situation de quasi monopole pour ces wagons céréaliers dont la plupart sont gérés par le pool Transcéréales/CTC (SNCF), l'autre parc étant géré par TMF/Ermewa. Le rachat d'Ermewa par la SNCF représente un risque de concentration quasi-totale de la commission de transport et de l'offre de wagons combinant fourniture et moyens"*.
102. Il apparaît donc, au vu de ces éléments, que l'organisation de transport ferroviaire de céréales n'est, en France, qu'un canal de distribution permettant au deux acteurs présents sur le marché de la location de wagons de céréales de mieux s'adapter aux besoins différents de leurs différents segments de clientèle. Par conséquent, en prenant en compte la vision globale du marché du transport des céréales en Europe de l'Ouest et plus particulièrement dans la Zone de référence, les effets de la présente transaction sur le transport de céréales résultant des liens de nature horizontale et verticale entre les différentes activités des parties doivent être analysés sur la base des marchés

constitutifs du transport ferroviaire des céréales, c'est-à-dire le marché de la location de wagons céréaliers, le commissionnement de transport ferroviaire des céréales et la traction ferroviaire.

## **C. Les marchés horizontalement affectés par la présente transaction**

### **1. La location de wagons de marchandise**

103. Les parcs de wagons des parties sont, pour environ 70%, constitués de wagons de types différents, et pour la location desquels la SNCF et Ermewa ne sont donc pas en concurrence préalablement à l'opération. Cependant, la partie notifiante reconnaît que certains chevauchements résulteront de l'opération, principalement pour ce qui concerne la location des wagons plats de transport de conteneurs, des wagons sidérurgiques, des wagons de transports pour produit de carrière ainsi que des wagons céréaliers.

#### **a) Location de wagons plats, de wagons sidérurgiques et pour produits de carrière**

104. En ce qui concerne les wagons plats de transport de conteneurs, les wagons sidérurgiques, ainsi que les wagons de transports pour produit de carrière, les parts de marché combinées des parties en Europe sur ces segments n'excèdent pas [5-10]%, sauf pour les produits de carrière, où les parts de marché combinées sont de [20-30]%.

105. L'enquête de la Commission n'a pas permis de mettre en évidence des problèmes potentiels sur ces segments. Par ailleurs, les marchés en ce qui concerne la location de ces wagons sont fragmentés et de nombreux concurrents actifs tant au niveau européen qu'au niveau français et disposant de parcs de location importants dans ces secteurs particuliers (AAE, ERR et GE Rail pour les wagons plats porte-containers et sidérurgiques; Nacco, Xpedys, Touax, GATX pour les wagons de produits de carrière) vont continuer à exercer une pression concurrentielle sur les parties après l'opération. De plus, de manière générale, et en particulier compte tenu du contexte économique, l'enquête de marché a montré que ces marchés ne semblaient pas en situation de sous-capacité.

106. Ainsi, il semble que l'opération ne soit pas de nature à restreindre la concurrence de manière significative sur les marchés de la location des wagons de transport de conteneurs, sidérurgiques, ainsi que pour produits de carrière.

#### **b) Location de wagons céréaliers**

107. Le groupe Ermewa et la SNCF sont tous les deux actifs sur le marché de la location de wagons céréaliers et cela par le biais de leurs filiales respectives TMF (de manière indirecte) et Logistra, ainsi que par le biais du pool Transcéréales géré par la CTC. Concernant la location de wagons céréaliers de manière générale, la partie notifiante estime avoir une part de marché commerciale combinée de [30-40]%, et une part de marché en termes de parc total de wagons de [30-40]% en Europe.

108. Cependant, comme il a préalablement été expliqué dans la section relative à la définition de marché, l'enquête de marché a révélé qu'il y a lieu de distinguer les wagons céréaliers selon leur mode de déchargement en deux types principaux, le type à déchargement axial (ou type "français") et celui à déchargement latéral (ou type "allemand"). Ces deux types ne peuvent être utilisés indifféremment par les clients céréaliers, puisque ceux-ci disposent généralement d'installations adaptées uniquement à un seul type de wagons et qui ne sont pas compatibles avec l'autre type de wagons.
109. L'opération en question concerne uniquement les wagons céréaliers à déchargement axial et par conséquent les effets de la combinaison entre la SNCF et Ermewa vont être analysés sur ce marché.

*La position des parties sur le marché de la location des wagons céréaliers à déchargement axial*

110. La part de marché combinée des parties en ce qui concerne la location de wagons céréaliers à déchargement axial dans la Zone de référence serait comprise entre [80-90]% et [90-100]%. Les deux seuls autres loueurs identifiés dans cet espace disposeraient chacun, selon la partie notifiante, d'environ [100-200] wagons, contre [5000-5500] pour les parties (SNCF: [...], Ermewa: [...])<sup>35</sup>.
111. Il convient cependant de noter que d'autres acteurs, comme des négociants en céréales, possèdent également des parcs de wagons céréaliers d'ampleur limitée en France et en Italie, mais que ces parcs sont en général destinés exclusivement à satisfaire leurs besoins internes de transport de céréales (à l'exception d'un opérateur Italien, Monfer, proposant également une part limitée de ses wagons à la location de manière temporaire et dont certains des wagons sont exploités par TMF depuis le deuxième semestre 2009).
112. En outre, même en prenant en compte les acteurs du marché de la location de wagons céréaliers situés dans les pays d'Europe de l'Est et exerçant une pression concurrentielle très faible, comme il va être détaillé ci-dessous, la part de marché de la nouvelle entité serait significativement supérieure à 50% et atteindrait [80-90]% dans la zone géographique comprenant France, Italie, Benelux et une partie de l'Allemagne et [90-100]% si seul le marché français devrait être considéré.

---

<sup>35</sup> Sur ces [...] wagons, 1083 sont la propriété d'Ermewa et le solde appartient à des tiers qui ont confié leurs wagons à Ermewa. Ermewa a par ailleurs [...] wagons en propriété qui sont contribués au pool Transcéréales géré par la SNCF. Par conséquent, et en ligne avec la pratique standard de la Commission, ces [...] wagons sont inclus dans la part de marché de l'entité qui les exploite, en l'occurrence la SNCF.

**Tableau 1:** Position des parties sur le marché de la location de wagons céréaliers axiaux (i) Européen, (ii) dans la Zone de référence ( France, Benelux, Italie et une partie occidentale de l'Allemagne, (iii) national

Français.

	Marché Européen (incluant des opérateurs d'Europe de l'Est)		Marché Zone de référence		Marché France	
	Wagons	%	Wagons	%	Wagons	%
SNCF	[...]	[30-40]%	[...]	[50-60]%	[...]	[60-70]%
Ermewa	[...]	[10-20]%	[...]	[20-30]%	[...]	[30-40]%
<b>Total Nouvelle Entité</b>	[...]	[50-60]%	[...]	[80-90]%	[...]	[90-100]%
<b>Autres acteurs</b>	[...]	[40-50]%	[...]	[10-20]%	[...]	[5-10]%
<b>Total</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>

Source: Information des parties, enquête de marché.

113. Cette situation a été très largement confirmée par l'enquête de marché, qui a permis de mettre en évidence que l'ensemble des clients céréaliers en France, Italie et Belgique considèrent les parties comme les fournisseurs quasi-exclusifs de wagons céréaliers dans la zone géographique de référence. Par conséquent, l'opération en question élimine les concurrents les plus proches sur ce marché.
114. Par ailleurs, l'existence de barrières à l'entrée importantes sur ce marché rend extrêmement improbable l'entrée de nouveaux acteurs à court et moyen terme. En effet, il existe une barrière capitalistique considérable, représentée par les coûts d'investissements dans un parc de wagons neufs. Le coût d'un wagon céréalier neuf a été estimé par plusieurs industriels céréaliers ainsi que par plusieurs loueurs de wagons entre 100.000 et 110.000 euros. L'enquête de marché a montré qu'il est nécessaire de disposer d'au moins 500 wagons afin de pouvoir exploiter de manière viable un parc de wagons céréaliers. En effet, un train mobilise en moyenne 22 wagons, et la desserte d'un client avec un train par jour et une durée de rotation de 7 jours implique donc la mobilisation de 150 wagons pour un seul client. L'investissement représenté par l'achat de 500 wagons neuf s'élève ainsi à un montant minimal de 55 millions d'euros, montant difficilement réalisable par un loueur indépendant, compte tenu du fait que tous les wagons aujourd'hui disponibles sur le marché sont des wagons d'occasions d'un âge souvent supérieur à 20 voir 30 ans et donc totalement amortis. Afin de rentabiliser un investissement dans un parc de wagons neufs, il serait donc indispensable de pratiquer des prix de locations très supérieurs à ceux pratiqués aujourd'hui<sup>36</sup>, et donc incompatibles avec l'exercice d'une activité compétitive durable sur le marché de la location de wagons céréaliers.

<sup>36</sup> Dans le cadre d'un entretien à la suite de l'enquête de la Commission, un loueur de wagon a estimé qu'il devrait louer des wagons céréaliers neufs environ 2 fois le prix des wagons usagés actuellement sur le marché afin de les rentabiliser.



115. En outre, il n'existe pas de marché des wagons céréaliers d'occasions, qui permettraient à d'autres opérateurs ou à des nouveaux entrants de se procurer ces wagons à des prix compétitifs. En effet, la quasi-totalité des wagons compétitifs disponibles sur le marché est détenue par les parties. Plusieurs concurrents ont d'ailleurs indiqué que les parties préféreraient mettre leurs wagons à la casse plutôt que de les revendre: un opérateur de location de wagon a notamment expliqué qu'il avait *"approché Ermewa dans le passé afin d'obtenir les wagons d'occasion à un prix approchant 10 fois la valeur de ferrailage, mais Ermewa a explicitement refusé en disant qu'ils préfèrent détruire les wagons que les vendre, même à un prix élevé"*, afin que cet opérateur ne puisse pas exercer une contrainte concurrentielle significative.

*Contrainte concurrentielle exercée par des loueurs situés dans des pays de l'Europe de l'Est*

116. Certains opérateurs européens possèdent également des wagons céréaliers à déchargement axial. Cependant, une grande partie de ces opérateurs sont des entreprises ferroviaires, généralement les anciens opérateurs historiques, exploitant ces wagons uniquement dans le cadre de prestation de transport ferroviaire comprenant la traction, sur des trajets domestiques ou limités à des pays limitrophes ou peu éloignés. Ainsi, une compagnie ferroviaire située en Europe de l'Est disposant de wagons de type axial a indiqué que *"ces wagons ne sont pas loués, mais utilisés dans des prestations de transport ferroviaire de céréales pour des clients en Roumanie et dans les pays voisins"*. De même, une autre compagnie ferroviaire située en Europe de l'Est a précisé disposer de wagons de type axial adaptés à la circulation sur tout le territoire de l'Union Européenne, mais que *"la plupart des clients viennent des Balkans et de l'Europe de l'Est, par exemple de Roumanie, Serbie, Turquie et Hongrie"*.
117. Par ailleurs, l'enquête de marché a confirmé que les wagons des loueurs situés dans les pays d'Europe centrale et orientale n'étaient pas considérés comme des alternatives possibles aux wagons céréaliers de type axial disponibles dans la Zone de référence. D'une part, ces wagons sont souvent d'anciens wagons "de réseau" hérités des opérateurs historiques nationaux, et aux caractéristiques techniques peu avantageuses, du fait d'une tare (poids à vide) très élevée en comparaison d'une trop faible charge utile. A ce sujet, un client français a indiqué que dans ces wagons *"on transporte plus de fer que de marchandise"*. D'autre part, il est particulièrement coûteux pour un client céréalier de faire appel à un loueur de wagon situés à une grande distance de la zone où il désire effectuer son transport. En effet, les frais de transports à vide générés par une telle opération sont particulièrement importants, et peuvent difficilement être amortis sur la durée de la location des wagons. Ainsi, ce type de solution ne pourrait être envisagé que pour de très longues durées, et sous réserves que ces wagons remplissent les caractéristiques techniques adéquates pour le chargeur, notamment en termes de charge utile<sup>37</sup>.
118. Dans ces conditions, il semble donc que les loueurs de wagons situés en Europe de l'Est ne constituent pas une contrainte concurrentielle matérielle vis-à-vis des loueurs de wagons céréaliers opérant sur le marché français, italien, du Benelux et éventuellement allemand, indifféremment du type de wagons qu'ils sont capables de proposer à la location et en particulier en ce qui concerne les wagons céréaliers à déchargement axial.

---

<sup>37</sup> Ainsi, l'enquête de marché et les entretiens qui l'ont suivi ont montré que toute charge utile inférieure à 55t n'était pas envisageable, et qu'une charge utile inférieure à 60t était peu économique.

*Pression concurrentielle des modes fluviaux et routiers*

119. Dans le cadre de son analyse du marché de la location de wagons céréaliers, la Commission s'est notamment interrogée sur la pression potentielle exercée sur le mode ferroviaire par les modes de transport alternatifs, à savoir fluvial et routier afin de déterminer si cette pression concurrentielle serait de nature à rendre non profitable une augmentation éventuelle des prix de la location de wagons céréaliers. En effet, si les clients ayant recours aux wagons céréaliers pouvaient économiquement transporter leur marchandise par camion ou bateau, les parties seraient contraintes dans leur comportement commercial par une telle possibilité.
120. A ce sujet, la partie notifiante indique en effet que le mode fluvial constitue "*une véritable alternative au transport routier ou ferroviaire, et à ce titre fait partie du même marché du transport terrestre de marchandises*". Par ailleurs, la partie notifiante argue que les transports fluviaux et routiers sont des alternatives crédibles au transport ferroviaire en raison de leur utilisation importante sur le marché céréalier. D'après la partie notifiante, sur la base de données de l'ONIC (Office National Interprofessionnel des Céréales), le tonnage total de céréales transporté en France peut être estimé en 2008 à 60 millions de tonnes, dont 7 millions transportés par le mode fluvial (12%), 10 millions par le mode ferroviaire (15%) et le reste par le mode routier (73%). Cependant, l'enquête de la Commission a montré que ces différents modes de transport n'étaient pas adaptés aux mêmes besoins.
121. En effet, le transport ferroviaire est un transport de masse, permettant le déplacement de volumes de céréales importants sur de longues distances de manière économique. Cependant, il nécessite l'utilisation d'installation de chargement et de déchargement spécifiques, ainsi que d'embranchements ferroviaires. Enfin, le transport ferroviaire implique des opérations de chargement et de déchargement de durée conséquente (de l'ordre de quelques heures pour un train), et présente une vitesse de transport moyenne.
122. Le transport routier de céréales est, d'après les statistiques de l'ONIC, le plus utilisé en France. L'enquête de la Commission a permis de préciser que celui-ci était utilisé de manière quasi exclusive pour les transports à courte distance au sein même des zones de production, ou depuis la zone de production vers un site de transformation ou d'exportation lorsque celui-ci est suffisamment proche (typiquement, moins de 150-200km). Le transport routier permet en effet, pour ces usages, de faire preuve d'une souplesse importante, de temps de chargement et déchargement réduits, et de vitesse de transport importantes. Un client industriel agro-alimentaire a ainsi indiqué que "*Pour la zone dénommée "jardin", c'est-à-dire les sites d'approvisionnement situés à moins de 100km de l'usine, le transport est organisé par route. Pour le reste, c'est-à-dire au delà de 100km, le mode ferroviaire est utilisé quasi exclusivement*". En contrepartie, la masse de céréales déplacée par un camion (de l'ordre de 20 tonnes) est bien plus limitée que par un train (de l'ordre de 1200 tonnes). Le tableau ci-dessous résume les pourcentages du volume de céréales annuellement transporté en France en 2007 par mode routier selon la distance du trajet. Ces données confirment le fait que ce mode est utilisé très majoritairement pour les distances inférieures à 150km, et quasi

exclusivement pour les distances inférieures à 500km. A l'inverse, le mode ferroviaire est utilisé très majoritairement pour les distances supérieures à 150 km<sup>38</sup>.

**Tableau 2:** La proportion du transport routier de céréales en fonction de la distance du transport.

<b>Distance du Trajet</b>	<b>% du volume annuel de céréales transporté</b>
0-50km	57%
50-150km	31%
150-500km	11%
>500km	1%

Source: Eurostat, France, 2007.

123. Enfin, concernant le mode fluvial, l'enquête de la Commission a montré que celui-ci constituait également une solution économique utilisée pour les transports de céréales sur longue distance. Cependant, celui-ci n'est utilisable que dans les situations où une voie navigable est située aux points de départ et d'arrivée du trajet. Cette exigence limite considérablement les trajets réalisables par voie fluviale. Ceux-ci sont par exemple utilisés fréquemment dans les transports à destination de ports maritimes à des fins d'exportations (transport sur la Seine à destination de Rouen et le Havre, sur l'axe Saône/Rhône vers Marseille), ou dans des zones riches en voies navigables comme dans le nord de la France (Canal du Nord, Lys, Deule, Canal de Dunkerque). Cependant, il convient de noter qu'en France, les voies navigables sont en majorité adaptées à des petits gabarits, ce qui rend plus difficile le transport de volumes importants (l'utilisation d'un grand nombre de péniches est alors nécessaire). A ce sujet un client a aussi indiqué que le transport fluvial est fortement lié aux conditions climatiques, au niveau de l'eau, et présente un fort risque de saturation des voies navigables. Par ailleurs, les infrastructures et les péniches disponibles sont fréquemment anciennes et peu performantes.<sup>39</sup>
122. Sur les trajets où le transport fluvial est praticable, celui-ci se révèle l'option généralement la moins coûteuse pour le chargeur, de l'ordre de 30 à 50% du prix du transport ferroviaire. Cependant, cette option n'est pas disponible à une suffisamment grande échelle pour constituer une contrainte concurrentielle sur le marché global du transport ferroviaire de céréales.

---

<sup>38</sup> 89% des volumes de céréales transportés en France par le mode ferroviaire le sont au-delà de 150 km (Données Eurostat, France, 2002, dernières données disponibles).

<sup>39</sup> Source: Office national Interprofessionnel des Céréales, 8 Propositions de la filière céréalière pour un transport fluvial performant, 2001. Selon ce rapport, en 2001, 75% du réseau fluvial était uniquement adapté à un gabarit maximal de 300t. Par ailleurs, le réseau fluvial est décrit comme souffrant "d'un manque d'investissements et d'une infrastructure insuffisamment entretenue donc peu performante et d'une flotte fluviale insuffisante et ancienne".

123. Ainsi, aux fins de l'analyse du présent dossier, il est considéré que les modes fluviaux et routiers ne constituent pas une contrainte concurrentielle suffisante sur le transport ferroviaire de masse de céréales.
124. Au vu de ce qui précède, et en particulier des parts de marché élevés des parties, des barrières à l'entrée considérables, du manque d'alternatives et de la faible voire inexistante pression concurrentielle des modes fluviaux et routiers en ce qui concerne le transport des céréales en France, l'opération en question, en regroupant les deux seuls acteurs significatifs sur le marché de la location de wagons céréaliers, soulève des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun sur ce marché.

## **2. L'organisation/le commissionnement de transport**

125. Les groupes SNCF et Ermewa sont tous deux présents dans l'activité de commissionnement de transport (l'organisation de transport ou freight forwarding).
126. Les activités des parties en matière d'organisation de transport se chevauchent en ce qui concerne des segments suivants: l'organisation de transport terrestre domestique français, l'organisation de transport terrestre transfrontalier français, l'organisation de transport ferroviaire de céréales en France et quelques marchés domestiques et transfrontaliers en dehors de France, notamment en Belgique, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne. En ce qui concerne tous ces marchés sauf le commissionnement de transport des céréales en France, les parts de marchés combinés des parties ne dépassent pas 15%.
127. Le seul marché sur lequel la transaction se traduit par un marché affecté concerne l'activité de commissionnement de transport ferroviaire de céréales en France, exercée au sein du groupe SNCF par sa filiale Logistra, et au sein du groupe Ermewa par sa filiale TMF.
128. Comme cela a déjà été détaillé plus haut, la distinction entre le marché du commissionnement de transport ferroviaire de céréales et le marché de la location de wagons de céréales est arbitraire, le commissionnement de transport constituant essentiellement un canal de vente pour la location de wagons céréaliers. De ce fait, la situation concurrentielle sur le marché du commissionnement de transport ferroviaire des céréales est largement calquée sur la situation concurrentielle existant sur le marché de la location de wagons céréaliers.
129. Outre la location de wagons de céréales, l'organisation de transport ferroviaire de céréales requiert comme élément essentiel la prestation de services de traction ferroviaire. Le fait que la maîtrise de ces deux éléments constitue le savoir faire crucial d'un opérateur de commissionnement de transport ferroviaire de céréales explique qu'en ce qui concerne le marché français en particulier le nombre d'alternatives reste limitée. En effet, les parties à la présente transaction contrôlent la quasi-totalité des éléments constitutifs de commissionnement de transport ferroviaire des céréales.
130. L'enquête de marché dans la présente affaire a montré que l'opération notifiée entraînerait un passage de 3 à 2 acteurs sur le marché de l'organisation de transport ferroviaire de céréales en France. En effet, seuls 3 opérateurs ont été identifiés sur ce marché par l'enquête de la Commission: TMF (groupe Ermewa), Logistra (Groupe SNCF) et un commissionnaire indépendant, Magestiv. Ainsi, à l'issue de l'opération qui

combine les deux acteurs principaux dans ce domaine, la nouvelle entité posséderait en France une part de marché d'environ [90-100]%, avec un incrément de [40-50]%. La part de marché de Magestiv est de [0-10]%

**Tableau 3:** Position des parties sur le marché de commissionnement de transport ferroviaire de céréales en France

	<b>Part de marché</b>
Logistra (SNCF)	[40-50]%
TMF (Ermewa)	[40-50]%
<b>Total Nouvelle Entité</b>	<b>[90-100%]</b>
Autres acteurs	[0-10]%
Total Marché	100%

Source: Information des parties, l'enquête de marché.

131. Le seul opérateur significatif indépendant des parties post-opération, Magestiv, réalise 5 fois moins de volumes de commissionnement de transport de céréales que chacune des parties annuellement. En outre, cet acteur est la filiale de trois acteurs majeurs du négoce de céréales en France (Invivo<sup>40</sup>, SCAEL-Lecureur et Sodistock) et par conséquent réalise une grande majorité de ses volumes transportés pour le compte de ses actionnaires. Ainsi, le volume réellement offert sur le marché par cet opérateur est négligeable comparé aux volumes offerts par TMF et Logistra. En outre, l'actionnariat de ce commissionnaire de transport dissuade certains clients de s'adresser à lui, car ils ne souhaitent pas avoir recours à un prestataire détenu par des concurrents directs. Un client pour le transport de céréales a par exemple indiqué que pour choisir son commissionnaire, *"Logistra était préférable car c'est un acteur indépendant des industriels agroalimentaires, tandis que MAGEFI<sup>41</sup> est lié à des acteurs importants du marché céréaliers"*. Par ailleurs, Magestiv a indiqué qu'il a vu sa part de marché diminuer dans les dernières années, en raison de la perte de clients importants au profit des parties, au motif de leur proximité avec le tractionnaire qui est leur argument commercial principal.
132. Il faut noter que pour des grands clients disposant de volumes significatifs à transporter, il est du moins en théorie possible de s'intégrer soi-même sur le marché du commissionnement de transport céréalier en obtenant le statut de commissionnaire, ce qui a au moins été réalisé par un opérateur. Cependant, cette possibilité reste limitée à un très petit nombre de grands groupes disposant d'une organisation suffisante. Par ailleurs, l'enquête de marché a indiqué qu'il existe un avantage à passer par un commissionnaire ayant un lien étroit avec un tractionnaire ferroviaire, ainsi qu'avec un loueur de wagons céréaliers. Un concurrent indique ainsi que *"les clients ont choisi leur commissionnaire en fonction du pouvoir d'influence auprès de la SNCF, voir de CTC, qu'ils prêtent à ces derniers"*. D'autre part, à titre d'exemple, un client céréalier a souligné l'importance du pouvoir de négociation avec le tractionnaire, et indiqué qu'il possédait avant une flotte de wagons céréaliers propres qu'il avait depuis vendue car *"la SNCF refusait de leur faire des tarifs intéressants pour la traction. Par conséquent, [ce client] n'envisagerait pas de s'intégrer verticalement par achat de wagons propres,*

<sup>40</sup> Invivo possède environ 400 wagons céréaliers, exploités par le pool Transcéréales.

<sup>41</sup> Magefi a depuis fusionné avec le groupe STIV pour devenir Magestiv.

*car cela la mettrait dans une position de négociation faible vis-à-vis des tractionnaires".*

133. De la même manière, si en théorie il n'y a pas de barrières à l'entrée incontournables en ce qui concerne le marché de commissionnement de transport en général, la réalité du commissionnement de transport céréalier est telle qu'un commissionnaire de transport ferroviaire de céréales doit avoir un bon accès aux wagons céréaliers (qui est donc la barrière principale à l'entrée dans ce marché spécifique) et à la traction (contrôlée essentiellement en France par le groupe SNCF, opérateur historique). Il est donc particulièrement délicat pour un nouvel opérateur d'entrer sur ce marché.
134. L'organisation de transport céréalier, spécifique du fait de la nécessité d'accès aux wagons céréaliers ainsi qu'à la traction ferroviaire, se limite en France essentiellement à deux commissionnaires de transport ferroviaire de céréales, qui sont les deux seuls acteurs ayant accès à ces deux éléments clés. La dominance du groupe SNCF/Ermewa sur le marché de la location de wagons est donc nécessairement reproduite sur le marché de commissionnement de transport céréalier.
135. Ainsi, en regroupant les deux seuls acteurs significatifs sur le marché de l'organisation de transport ferroviaire de céréales, la concentration notifiée soulève des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun sur le marché de l'organisation de transport ferroviaire de céréales en France.

### **3. La maintenance de matériel roulant**

136. L'opération se traduit par des chevauchements d'activités sur ce marché, Ermewa et la SNCF offrant tous deux des services de maintenance en France. Ainsi, la SNCF est présente au travers de ses filiales Segi et Sari. Ermewa propose pour sa part des services de maintenance au travers de Ferifos et des Ateliers d'Orval. Toutefois, il y a lieu de noter qu'il existe des chevauchements uniquement en ce qui concerne la maintenance lourde et légère puisque la SNCF n'offre pas de services de maintenance en matière de remise à neuf/transformation.
137. La partie notifiante, se basant sur une étude publique<sup>42</sup>, a évalué la part de marché du nouvel ensemble sur un marché global de la maintenance de matériel roulant à [5-10]% pour la France (voir le tableau ci-dessous). Néanmoins, ces chiffres sous-évaluent la part de marché réelle du nouvel ensemble sur le marché de la maintenance de wagons de marchandises, car ils sont fondés sur une taille de marché global comprenant toutes les opérations de maintenance de wagons de tout type.

---

<sup>42</sup> Etude Xerfi sur le Matériel ferroviaire roulant, juillet 2008.

**Tableau 4: Marché global de la maintenance wagons de marchandises en France**

	Chiffre d'affaires (K€)	Part de marché (%)
<b>SNCF</b>	[...]	<b>[0-5]%</b>
<i>Division Matériel</i>	[...]	[0-5]%
<i>Sari</i>	[...]	[0-5]%
<i>Segi</i>	[...]	[0-5]%
<b>Ermewa</b>	[...]	[0-5]%
<i>Atelier d'Orval</i>	[...]	[0-5]%
<i>Ferifos</i>	[...]	[0-5]%
<b>Total nouvelle entité</b>	[...]	[5-10]%
Autres opérateurs	[...]	[90-100]%
<b>Total du marché</b>	[...]	<b>100%</b>

Source: Information des parties.

138. Cependant l'enquête de marché a indiqué que l'offre de services de maintenance de wagons de marchandise était plus concentrée autour de quelques acteurs que les parties ne l'avaient préalablement indiqué. Sur la base des éléments complémentaires fournis par la partie notifiante<sup>43</sup> la part de marché du nouvel ensemble sur le marché global de la maintenance de wagons de marchandise (incluant la maintenance légère, la maintenance lourde et la maintenance remise à neuf/transformation) se situerait à un niveau d'environ [20-30]%

**Tableau 5: Marché global de la maintenance de wagons de marchandises en France**

	Maintenance globale	
	M €	%
<b>Total SNCF</b>	[...]	<b>[10-20]%</b>
<i>Division Matériel</i>	[...]	[5-10]%
<i>Sari</i>	[...]	[5-10]%
<i>Segi</i>	[...]	[5-10]%
<b>Total Ermewa</b>	[...]	<b>[10-20]%</b>
<i>Ateliers d'Orval</i>	[...]	[0-5]%
<i>Ferifos</i>	[...]	[5-10]%
<b>Total nouvelle entité</b>	[...]	<b>[20-30]%</b>
Autres acteurs	[...]	[70-80]%
<b>Total Marché</b>	[...]	<b>100%</b>

Source: L'enquête de marché.

139. Cependant, comme indiqué plus haut, la Commission considère en général qu'il convient de procéder à l'analyse du marché de la maintenance de matériel ferroviaire en distinguant suivant les segments de la maintenance légère, de la maintenance lourde, et de la rénovation/transformation. Les seuls chevauchements d'activité entre le groupe SNCF et Ermewa se situent sur les segments de maintenance légère et de la maintenance lourde.

<sup>43</sup> Source : Association Française des propriétaires de Wagons Particuliers (AFWP).

### a) Maintenance légère de wagons de marchandise

140. En ce qui concerne la maintenance légère (également dénommée RA pour "Réparation Accidentelle"), l'examen des parts de marché de l'entité fusionnée montre que, selon les estimations, celle-ci détiendrait un peu moins de [30-40]% du marché de la maintenance légère à la suite de l'opération, avec un incrément d'environ [5-10]%.

*Tableau 6: Marché global de la maintenance légère de wagons de marchandises en France*

	Maintenance légère	
	M €	%
<b>Total SNCF</b>	[...]	<b>[30-40]%</b>
<i>Division Matériel</i>	[...]	[20-30]%
<i>Sari</i>	[...]	[0-5]%
<i>Segi</i>	[...]	[0-5]%
<b>Total Ermewa</b>	[...]	<b>[5-10]%</b>
<i>Ateliers d'Orval</i>	[...]	[0-5]%
<i>Ferifos</i>	[...]	[0-5]%
<b>Total nouvelle entité</b>	[...]	<b>[30-40]%</b>
<b>Autres acteurs</b>	[...]	<b>[60-70]%</b>
<b>Total Marché</b>	[...]	<b>100%</b>

*Source: meilleures estimations des parties selon données AFPW, résultats de l'enquête de marché de la Commission.*

141. Néanmoins, la Commission s'est interrogée en particulier sur les effets potentiels liés à la couverture du territoire français par la nouvelle entité. En effet, la SNCF est présente dans le Nord de la France (SARI) et en Ile de France (SEGI). Ermewa, via Ateliers d'Orval et Ferifos est pour sa part présent dans le centre et le sud de la France.
142. Les nombreux entretiens menés par la Commission lors de l'enquête de marché ont permis d'exclure un risque sur le marché de la maintenance légère de wagons de marchandises. En effet, il ressort que, outre les parties, le marché de la maintenance légère en France est très fragmenté et le nombre d'offres de services de maintenance légère resterait supérieur à 10 à la suite de l'opération. De plus, la grande majorité des opérateurs de maintenance interrogés ont indiqué que ce marché était aujourd'hui en situation de surcapacité, résultant à la fois des difficultés économiques et des progrès réalisés en maintenance préventive, laquelle entraîne une diminution de la taille du marché de la réparation légère ou accidentelle.
143. Enfin, le marché de la maintenance légère connaît aujourd'hui une évolution qui tend à diminuer très fortement le nombre d'interventions réalisées en atelier, au profit d'interventions réalisées sur site grâce au déplacement d'équipes techniques. Cette nouvelle tendance, confirmée par plusieurs opérateurs, permet de supprimer les coûts de transports à vide et de réduire les temps d'immobilisation du wagon, mais elle entraîne également une plus grande flexibilité des opérateurs de maintenance légère quant à leur zone d'intervention. Par ailleurs, SNCF et Ermewa n'étant essentiellement pas présentes sur les mêmes zones géographiques au niveau local, la transaction ne confèrera pas plus d'influence à la nouvelle entité sur des hypothétiques marchés locaux de la maintenance de wagons de marchandises, et ne soulève donc pas de doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun sur le marché de la maintenance légère de wagons de marchandises.



## b) Maintenance lourde de wagons de marchandise

144. En ce qui concerne le marché de la maintenance lourde, il apparaît des résultats de l'enquête de marché que la part de marché de la nouvelle entité à la suite de l'opération représenterait environ [20-30]% du marché français, avec un incrément de l'ordre de [5-10]%.

*Tableau 7: Marché global de la maintenance lourde de wagons de marchandises en France*

	Maintenance lourde	
	M €	%
<b>Total SNCF</b>	[...]	<b>[5-10]%</b>
<i>Division Matériel</i>	[...]	[0-5]%
<i>Sari</i>	[...]	[0-5]%
<i>Segi</i>	[...]	[0-5]%
<b>Total Ermewa</b>	[...]	<b>[20-30]%</b>
<i>Ateliers d'Orval</i>	[...]	[5-10]%
<i>Ferifos</i>	[...]	[10-20]%
<b>Total nouvelle entité</b>	[...]	<b>[20-30]%</b>
<b>Autres acteurs</b>	[...]	<b>[70-80]%</b>
<b>Total Marché</b>	[...]	<b>100%</b>

*Source: meilleures estimations des parties selon données AFPW.*

145. Par ailleurs, l'enquête de marché de la Commission a fourni plusieurs éléments de nature qualitative permettant d'écartier tout risque de réduction significative de la concurrence effective parmi lesquels l'existence en France, de nombreux autres ateliers de taille significative capables d'offrir des prestations de maintenance lourde (Groupe NOVAFER, Groupe ABRF, etc.). De plus, sur le marché français de la maintenance lourde, certains opérateurs ont également indiqué qu'ils considéraient qu'il existait aujourd'hui une situation de surcapacité.
146. Par ailleurs, de nombreux opérateurs ont indiqué l'existence d'une pression concurrentielle croissante de la part de fournisseurs situés hors de France. Sur ce point, certains concurrents ont indiqué être en concurrence avec des ateliers situés en Allemagne (Weise) ou en Pologne (Kaminsky), lesquels ont pu obtenir les agréments nécessaires à la fourniture de services de maintenance en France.
147. Comme déjà indiqué plus haut, de manière générale, le marché de la maintenance de wagons de marchandise est aujourd'hui en France en situation de surcapacité, d'une part de manière structurelle en raison d'une diminution du nombre de wagons privés en exploitation en France par rapport à un nombre stable d'ateliers, et d'autre part de manière plus conjoncturelle en lien avec le ralentissement économique actuel. De nombreux acteurs sont présents pour partager des opportunités qui diminuent, et la concurrence paraît être vigoureuse.
148. Pour ces raisons, la transaction ne soulève pas de doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun sur le marché de la maintenance lourde de wagons de marchandises en France.

#### **D. Les marchés verticalement affectés par la présente transaction**

149. La présente transaction donne lieu à la création ou au renforcement de certains liens verticaux, notamment en ce qui concerne le lien entre la traction ferroviaire et le commissionnement de transport, entre la location de wagons de marchandise et la maintenance de wagons ainsi qu'entre la location de conteneurs citernes et le marché de commissionnement de transport.
150. Par ailleurs, certains répondants à l'enquête de marché ont indiqué un lien entre la traction ferroviaire et la location de wagons citernes. Cependant l'enquête de la Commission n'a pas permis d'identifier les problèmes potentiels liés à un tel lien.

##### **1. Le lien entre la traction ferroviaire et le commissionnement de transport ferroviaire de céréales**

151. Le marché de la traction ferroviaire se situe en amont du marché de l'organisation de transport ferroviaire. En effet, afin d'organiser le transport ferroviaire de marchandises, la traction est un des entrants clés. Seule la SNCF est active sur le marché de la traction ferroviaire alors que les deux parties sont présentes sur le marché du commissionnement de transport ferroviaire de céréales.
152. Le groupe SNCF, ancien opérateur historique en France, détient une part de marché de 85% en ce qui concerne la traction ferroviaire des trains entiers. L'enquête de marché a indiqué qu'à l'issue de l'opération, le groupe SNCF pourrait être tenté de lier son offre de traction et de location de wagons, entraînant une forclusion des tractionnaires concurrents. Ce risque de forclusion a été signalé par plusieurs concurrents, ainsi que par une association et cela notamment en ce qui concerne le transport des céréales.
153. En ce qui concerne la traction des wagons isolés, la SNCF est actuellement le seul opérateur offrant un tel service en France. Cependant, la partie notifiante argue qu'en ce qui concerne le marché de la traction ferroviaire, la pression concurrentielle des opérateurs indépendants ne cesse de monter. En effet, depuis que ce marché est libéralisé (c'est-à-dire trois ans), les entreprises ferroviaires nouvelles entrantes occupent une part de marché de 15% en ce qui concerne les trains entiers. Par conséquent, la partie notifiante estime que la SNCF, faisant face à des concurrents prenant de plus en plus d'espace sur le marché de la traction ferroviaire, n'aura aucune incitation de restreindre l'accès de ses clients commissionnaires de transport à la traction puisque ceux-ci disposent d'alternatives crédibles. Un tel comportement se traduirait nécessairement par une forte baisse de part de marché de la SNCF sur le marché de la traction ferroviaire.
154. De plus, une telle théorie pourrait être envisageable uniquement en ce qui concerne le lien entre la traction ferroviaire et le commissionnement de transport ferroviaire des céréales, puisqu'en ce qui concerne le commissionnement de transport en général, un accès concurrentiel à ces services est possible (la part de marché combinée des parties n'excéderait pas 15%) et donc le risque de forclusion des fournisseurs de traction ferroviaire serait nul. Ceci est dû au fait que les chargeurs peuvent s'adresser à n'importe quel autre prestataire de commissionnement de transport.

155. Ainsi, la présente transaction n'engendre pas de doutes sérieux concernant un problème vertical lié à l'accès à la traction ferroviaire qui, s'il existait, serait de toute façon résolu par les engagements proposés par la partie notifiante concernant le commissionnement de transport ferroviaire des céréales.

## **2. Le lien entre le marché de la location de wagons de marchandises et la maintenance de wagons de marchandise**

156. La fourniture de services de maintenance est fréquemment incluse dans le contrat de location des wagons. En ce sens, la maintenance constitue un entrant pour les loueurs de wagons. Selon certains loueurs de wagons interrogés, la maintenance constitue d'ailleurs le poste de coût principal pour un opérateur de location de wagons non intégré verticalement sur ce marché et donc la question du risque de voir la nouvelle entité limiter l'accès à la maintenance ou bien la rendre plus onéreuse afin de pénaliser ses concurrents sur le marché de la location de wagons se pose de fait.

157. Cependant, l'enquête de marché a clairement indiqué qu'en ce qui concerne les deux types de maintenance lourde et légère, il y a un nombre d'ateliers concurrents qui constituent des alternatives crédibles pour les loueurs de wagons qui ne sont pas verticalement intégrés. En effet, comme déjà détaillé plus haut, la part de marché combinée des parties ne dépasse pas 40% en ce qui concerne la maintenance légère et lourde. Par conséquent, une stratégie de la part de la nouvelle entité de limiter l'accès à la maintenance ou de rendre son accès plus onéreux pour les entreprises concurrentes se traduirait nécessairement par une perte de part de marché et serait difficilement profitable.

158. Par conséquent, et compte tenu de la part de marché limitée du nouvel ensemble sur le marché de la maintenance, et ainsi que globalement confirmé par l'enquête de marché, tout risque de voir la position du nouvel ensemble avoir des effets concurrentiels négatifs du fait de ce lien vertical peut être écarté.

## **3. Le lien entre le marché de la location de conteneurs citernes et le marché de commissionnement de transport**

159. Le marché de la location de conteneurs citernes est en amont du marché de commissionnement de transport. Seule Ermewa, par le biais de sa filiale Eurotainer est active sur le marché de la location de conteneurs citernes alors que les deux parties sont actives sur le marché de commissionnement de transport. Par conséquent, la présente transaction donne lieu à la création d'un lien de nature verticale entre ces deux activités.

160. Cependant, la création de ce lien ne donne pas lieu à un marché affecté puisque les parts de marché combinées des parties sur le marché de commissionnement de transport général et la part de marché d'Ermewa sur le marché de location de conteneurs citernes ne dépassent pas 25%. En effet, les céréales ne sont pas transportées dans les conteneurs citernes.

161. Par conséquent, tout risque de voir la position du nouvel ensemble avoir des effets concurrentiels négatifs du fait de ce lien vertical peut être écarté.

## V. ENGAGEMENTS PROPOSES

### A. Procédure

162. Afin de rendre l'opération notifiée compatible avec le marché commun, la partie notifiante a soumis des engagements à la Commission selon l'article 6(2) du Règlement CE sur les concentrations, qui sont annexés à la présente décision. Un premier ensemble d'engagements a été soumis à la Commission le 22 Décembre 2009.
163. Le 22 décembre 2009, la Commission a lancé un test de marché afin de recueillir les opinions des acteurs actifs sur les marchés concernés en ce qui concerne la viabilité des engagements proposés ainsi que leur aptitude à résoudre les problèmes de concurrence identifiés par la Commission lors de l'enquête de marché de première phase. La Commission a aussi interrogé les participants sur les différents aspects techniques concernant la mise en œuvre du désinvestissement des activités en question.
164. Les résultats du test de marché sont positifs; la grande majorité des répondants considère que l'Activité Soumise à Désinvestissement est viable et suffisamment attractive pour les acquéreurs potentiels. Cependant, le test de marché a également indiqué que certaines améliorations sont nécessaires pour garantir la viabilité des engagements et préserver la contrainte concurrentielle actuellement exercée par Ermewa sur TLP. Vu les résultats du test de marché, la partie notifiante a soumis une proposition d'engagements modifiée le 21 janvier 2010.
165. Ces engagements sont joints à la présente décision et en font partie intégrante.

### B. Description des engagements proposés

166. TLP s'engage à désinvestir la totalité du chevauchement entre les activités des parties à la présente transaction dans le secteur du transport ferroviaire de céréales, et notamment l'ensemble des activités d'organisation de transport de céréales de TMF (la filiale d'Ermewa active dans ce domaine, y inclus tous les contrats afférents), ainsi qu'un parc de 1083 wagons céréaliers à déchargement axial, lesquels sont détenus actuellement par Ermewa et opérés par TMF (ci-dessous "l'Activité soumise à désinvestissement"). Les engagements comprennent aussi un engagement de fournir des services de maintenance et de traction ferroviaire, ainsi qu'un "droit de tirage" d'un certain nombre de wagons pouvant être exercé auprès de la CTC, gestionnaire du pool Transcéréales.

#### *a) Cession des titres de TMF SA détenus par Ermewa*

167. TLP s'engage à céder l'ensemble des titres détenus par le groupe Ermewa au sein du capital de la société TMF SA<sup>44</sup>, entraînant le transfert du contrôle de TMF. La cession

---

<sup>44</sup> La cession de titres de la société TMF SA emporte également transfert du contrôle des trois filiales de cette dernière (TMF-Cita Deutschland GmbH, TMF-Cita Belgium NV et TMF-Cita Nederland BV).

des activités d'organisation de transport de produits céréaliers conduites par la société TMF et de ses filiales TMF-Cita emporte la cession :

- de tous les actifs corporels et incorporels;
- de toutes les licences, permis et autorisations nécessaires pour l'exploitation de l'activité dans le secteur céréalier;
- de tous les contrats, baux, engagements et commandes des clients, en ce compris notamment les contrats d'affrètement de wagons<sup>45</sup> et les contrats commerciaux en cours et en relation avec l'activité dans le secteur céréalier;
- tout le personnel alloué à l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers, y compris le personnel clé et le personnel commercial.

168. Il convient de noter que les activités ayant trait au secteur sucrier (et notamment les participations dans les sociétés CICAL et FICAT) ainsi qu'au secteur des biocarburants seront exclues du périmètre de la cession, aucun problème de concurrence n'ayant été identifié sur ces marchés. Le personnel en charge de ces activités sera donc également exclu de l'Activité soumise à désinvestissement.

#### ***b) Cession d'un parc de wagons céréaliers à déchargement axial***

169. En ce qui concerne le parc de 1083 wagons cédés, il s'agit de l'ensemble de wagons trémie à déchargement axial, issus du parc en propriété d'Ermewa et actuellement exploités par TMF et ses filiales dans le cadre de son activité d'organisation de transport des céréales. L'âge moyen de ces wagons est d'environ 32 ans. Tous ces wagons ont suivi un programme de maintenance régulier et adéquat<sup>46</sup>.

#### ***c) Engagement de fournir les prestations de maintenance***

170. TLP s'engage également à accorder, pour une période transitoire de 3 ans après le transfert des activités à l'Acquéreur, le bénéfice des conditions dans lesquelles sont fournies actuellement à TMF, les prestations de service de maintenance de wagons (sous la réserve de la prise en considération des évolutions de coût de ce secteur et de cette activité). Cette période peut être étendue, à l'entière discrétion de l'Acquéreur, pour une période de 3 ans supplémentaires aux conditions suivantes: pour les prestations de maintenance lourde/révisions, la SNCF appliquera, le cas échéant, à l'issue de la première période de 3 ans, les mêmes majorations que celles appliquées à ses autres clients; pour les prestations de la maintenance légère, l'Acquéreur se verra appliquer les conditions tarifaires non discriminatoires par rapport à l'ensemble des autres clients.

---

<sup>45</sup> TMF et ses filiales affrètent auprès des tiers (autres que la CTC) [...] wagons céréaliers (situation en Novembre 2009).

<sup>46</sup> Avec la cession de ce parc de wagons, l'Acquéreur se verra remettre toute la documentation afférente à leur propriété, à leur conformité aux normes en vigueur et au suivi de leur entretien

171. La période de trois ans supplémentaires a été ajoutée suite aux résultats de l'enquête de marché, qui a permis d'établir que le planning de révision de wagons était généralement élaboré sur une période de 6 ans, et qu'une période de 6 ans paraissait donc plus appropriée pour la maintenance lourde/révisions.

***d) Engagement de fournir les prestations de traction ferroviaire***

172. De manière similaire, TLP, s'engage à fournir, pendant une période de 3 ans, les services de traction ferroviaire, y compris les services de traction des wagons isolés vers ou au départ des ateliers de réparation, dans les conditions auxquelles ces prestations sont actuellement fournies à Ermewa (sous la réserve de la prise en considération des évolutions de cout de ce secteur et de cette activité).

***e) Engagement de fournir un accès aux wagons du pool Transcéréales***

173. Enfin, TLP s'engage à fournir, aux conditions tarifaires équivalentes à celles actuellement octroyées à la TMF et ses filiales sous la réserve de la prise en considération des évolutions de cout de ce secteur et de cette activité, un accès aux wagons du pool Transcéréales dans une limite de 200 wagons, pour une période de 3 ans. En ce qui concerne les conditions liées au préavis de mise à disposition des wagons et au dédit, les "Conditions Générales de Location de Wagons Transcéréales" dans leur version en vigueur le jour de la demande vont s'appliquer.

174. A cet égard, il convient de rappeler qu'Ermewa, au-delà des 1083 wagons cédés, détient quelques [...] wagons exploités au sein du pool Transcéréales<sup>47</sup>, et donc actuellement commercialisés par la CTC (SNCF), gestionnaire du pool. De ce fait, et comme détaillé plus haut dans la partie de la décision relative à l'analyse concurrentielle sur le marché de la location de wagons, ces wagons contribuent actuellement à la part de marché de la SNCF, et ne font donc pas partie du chevauchement actuel. Par conséquent, ces wagons ne font pas partie de l'activité soumise à désinvestissement.

175. Or, dans ce contexte, l'information fournie par les parties et l'enquête de marché ont permis d'établir, que bien que ces quelques [...] wagons soient aujourd'hui exploités par CTC (SNCF), TMF (Ermewa) a régulièrement eu recours à un nombre significatif d'entre eux afin de satisfaire les besoins de ses clients. Le test de marché a mis en évidence qu'il était nécessaire, afin de doter l'Acquéreur des moyens dont Ermewa dispose aujourd'hui, que TMF puisse continuer à avoir accès à ces wagons. En effet, TMF utilisait en moyenne sur les 3 dernières années environ [...] wagons provenant de ce pool. Ces wagons pourront donc être affrétés par l'Acquéreur auprès de pool Transcéréales, moyennant une réservation sous un délai stipulé dans les conditions générales de location de wagons du pool Transcéréales. Le dédit de réservation des wagons sera de même régi par les conditions générales de location de wagons du pool Transcéréales en vigueur le jour de la demande.

---

<sup>47</sup> [...] wagons ont été confiés au pool Transcéréales en 2009.

## **C. Analyse des engagements**

### ***a) Introduction***

176. Aux termes du Règlement sur les concentrations, et ainsi qu'expliqué dans la Communication de la Commission concernant les mesures correctives recevables<sup>48</sup>, la Commission apprécie la compatibilité d'une concentration notifiée avec le Marché Commun en fonction de son effet sur la structure de concurrence dans la Communauté. Lorsqu'une concentration soulève des problèmes de concurrence, en ce qu'elle est susceptible d'entraver de manière significative une concurrence effective, notamment du fait de la création ou du renforcement d'une position dominante, les parties peuvent chercher à la modifier afin de résoudre les problèmes de concurrence et voir ainsi l'opération autorisée. Afin d'évaluer si les engagements proposés permettent de restaurer une concurrence efficace, la Commission considère le type d'engagements proposés ainsi que leur portée, par rapport à la structure et aux caractéristiques des marchés sur lesquels des doutes sérieux ont été formulés.
177. En ce qui concerne les différents types d'engagements, le moyen le plus efficace de préserver cette concurrence est de créer les conditions nécessaires à l'émergence d'une nouvelle entité concurrentielle ou au renforcement des concurrents existants par le biais d'une cession opérée par les parties à la concentration.
178. Les éléments cédés doivent constituer une activité viable qui, si elle est exploitée par un acquéreur approprié, devra pouvoir concurrencer effectivement et durablement l'entité issue de la concentration, et qui est cédée en tant qu'entreprise en activité. En outre, afin de garantir l'effet structurel des mesures correctives, les engagements doivent prévoir que l'entité issue de la concentration ne pourra pas acquérir ensuite une influence sur tout ou partie de l'activité cédée, à moins que la Commission estime par la suite que la structure du marché a changé dans une mesure telle que l'absence d'influence sur l'activité cédée n'est plus nécessaire pour rendre la concentration compatible avec le marché commun.

### ***b) Evaluation des engagements***

179. Comme indiqué ci-dessus, des doutes sérieux résultent principalement de l'absence de concurrents significatifs au groupe SNCF et à Ermewa dans le secteur de transport des céréales et notamment sur le marché de la location de wagons céréaliers en France, Benelux, Italie et une partie de l'Allemagne où les wagons axiaux sont utilisés, ainsi que sur le marché de l'organisation de transport ferroviaire de céréales en France.
180. Le désinvestissement proposé par les parties représente la totalité des chevauchements entre les parties dans le secteur des céréales, comprenant l'ensemble des activités de commissionnement de transport ferroviaire de céréales de l'entité cible, l'ensemble du

---

<sup>48</sup> J.O 2008/C 267/01, Communication de la Commission concernant les mesures correctives recevables conformément au règlement (CE) no 139/2004 du Conseil et au règlement (CE) no 802/2004 de la Commission

parc de wagons céréaliers à déchargement axial en propriété et exploité par celle-ci, tous les contrats d'affrètement des wagons auprès de tiers autres que la CTC qui sont en cours ([...] wagons affrétés en novembre 2009), ainsi que l'accès à un certain nombre de wagons du pool Transcéréales (jusqu'à 200 wagons), assurant la disponibilité de la totalité d'une flotte d'environ [1500-2000] wagons exploités par Ermewa en 2009<sup>49</sup>. Les engagements contiennent également tous les éléments accessoires nécessaires pour l'exploitation indépendante et viable de l'activité soumise à désinvestissement, c'est-à-dire l'accès aux services de maintenance et aux services de traction ferroviaire.

181. L'âge moyen du parc de wagons cédé est d'environ 32 ans. Si cet âge peut paraître élevé, il convient de souligner qu'il correspond à l'âge moyen des autres wagons céréaliers exploités par les parties. Par ailleurs, les wagons céréaliers ne présentant pas d'obsolescence, et les produits transportés n'étant pas de nature corrosive ou de nature à déformer les wagons, ce sont principalement les conditions d'entretien des wagons qui déterminent leur durée de vie. Selon Ermewa, les wagons ont suivi un entretien régulier et toute la documentation s'y rapportant sera transférée à l'Acquéreur.
182. Ainsi le désinvestissement proposé supprime intégralement le chevauchement d'activités entre les parties dans le domaine de transport céréalier. De ce fait, les engagements proposés sont de nature à permettre à l'Acquéreur de répliquer la contrainte concurrentielle qu'Ermewa exerce aujourd'hui sur TLP dans ce secteur dans lequel les problèmes de concurrence ont été identifiés .

#### **c) Viabilité des engagements**

183. Les résultats de test de marché, ainsi que l'analyse approfondie de la Commission des engagements, ont confirmé que l'activité soumise à désinvestissement représente une entité économique viable qui a la capacité d'être active sur le marché de manière indépendante et sur une base durable.

#### **d) Les caractéristiques de l'acquéreur adéquat**

184. En ce qui concerne l'Acquéreur adéquat de l'Activité soumise à désinvestissement, au-delà des conditions générales du paragraphe 17 des engagements<sup>50</sup>, ce dernier doit acquérir la totalité de l'Activité soumise à désinvestissement afin de l'exploiter de manière commerciale dans le domaine du transport de céréales, c'est-à-dire permettre l'accès à ces wagons/services aux clients tiers par opposition à l'utilisation purement captive des wagons.
185. En particulier, afin de présenter une réelle alternative à la nouvelle entité fusionnée et de reproduire une contrainte concurrentielle sur cette dernière telle que présentement exercée par Ermewa, les wagons cédés devraient impérativement être exploités sur le

---

<sup>49</sup> Le nombre de wagons affrétés auprès de tiers peut varier pendant l'année du aux effets saisonniers de l'activité en question.

<sup>50</sup> Selon le paragraphe 18, l'Acquéreur doit être indépendant des parties, posséder des ressources financières et ne pas être susceptible de donner lieu a des nouveaux problèmes de concurrence.



marché de la location de wagons céréaliers, ou indirectement sur le marché de l'organisation de transport ferroviaire de céréales.

186. Le test de marché a aussi indiqué que l'Acquéreur devrait avoir la connaissance du secteur céréalier ou être actif dans un domaine connexe et désirant élargir ses activités dans le domaine céréalier. Par ailleurs, le test de marché a permis d'identifier un nombre significatif d'acquéreurs potentiels pour l'Activité soumise à désinvestissement.

**e) Conclusion sur les engagements**

187. Au vu de ce qui précède, l'analyse de la Commission a permis de conclure que les engagements, tels que soumis par TLP le 21 janvier 2010, permettent de remédier aux problèmes concurrentiels identifiés, et tiennent compte des observations formulées par les acteurs des marchés concernés en réaction à ces engagements. Par conséquent, les engagements tels qu'annexés à la présente décision lèvent les doutes sérieux quant à la compatibilité de l'opération avec le marché commun.

**D. Conditions et charges**

188. Aux termes de l'article 6 paragraphe 2, deuxième alinéa, du Règlement CE sur les concentrations, *"la Commission peut assortir sa décision de conditions et de charges destinées à assurer que les entreprises concernées se conforment aux engagements qu'elles ont pris à son égard en vue de rendre la concentration compatible avec le marché commun"*.
189. Conformément à la distinction effectuée au point 19 de la communication de la Commission concernant les mesures correctives recevables conformément au règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil et au règlement (CE) n° 802/2004 de la Commission<sup>51</sup>, les mesures de nature à modifier la structure du marché font l'objet de conditions, tandis que les différentes étapes nécessaires à la mise en œuvre des engagements pour parvenir à ce résultat constituent des charges.
190. Par conséquent, la décision de déclarer l'opération notifiée compatible avec le marché commun doit être soumise à la condition que TLP respecte pleinement les engagements stipulés aux sections B, C et D et dans les annexes afférentes. Le plein respect des autres engagements stipulés doit être imposé à TLP sous forme de charge.

---

<sup>51</sup> J.O. 2008/C 267/01

## VIII.CONCLUSION

191. Pour les raisons exposées 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. Cette décision est prise sur la base de l'article 6, paragraphe 1, point b, du règlement du Conseil n° 139/2004.

Pour la Commission  
*(signé)*  
Neelie KROES  
Membre de la Commission

Par porteur et par fax  
**Commission Européenne**  
DG Concurrence  
Rue Joseph II, 70  
B-1040 Bruxelles

## **Affaire COMP/M.5579 - TLP / Ermewa**

### **Engagements devant la Commission Européenne**

Conformément à l'article 6(2) du règlement CE du Conseil n°139/2004 (le Règlement), la société Transport et Logistique Partenaires (TLP) soumet par les présentes les engagements suivants (les Engagements) en vue de permettre à la Commission Européenne (la Commission) de déclarer l'acquisition par TLP de la société Financière Ermewa (Ermewa) compatible avec le marché commun et avec l'accord EEA par une décision fondée sur l'article 6(1)(b) du Règlement (la Décision).

Les Engagements prendront effet à la date d'adoption de la Décision.

Ce texte sera interprété à la lumière de la Décision, pour autant que les Engagements constituent des conditions et obligations qui y sont attachées, du cadre général du droit communautaire, et en particulier le Règlement, et en référence à la Communication de la Commission sur les remèdes acceptables dans le cadre du règlement CE du Conseil n°139/2004 et du règlement CE de la Commission n°802/2004.

#### **Section A. Définitions**

Dans le cadre de ces Engagements, les termes ci-dessous auront les significations suivantes :

**Acquéreur** : l'entité approuvée par la Commission en tant qu'acquéreur de l'Activité soumise à Désinvestissement conformément à la Section C ci-dessous.

**Activité soumise à Désinvestissement** : les sociétés et actifs que TLP s'engage à désinvestir tels que définis à la Section B ci-dessous et dans les Annexes aux Engagements, également dénommées l'Entité Cédée.

**Administrateur Provisoire** (« Hold Separate Manager ») : la personne désignée par TLP au sein de l'Activité soumise à Désinvestissement, responsable, sous la supervision du Mandataire Contrôlant les Engagements, de sa gestion quotidienne jusqu'à sa cession à un Acquéreur.

**Ateliers de la SNCF** : les ateliers de maintenance de wagons de marchandises appartenant à la société SARI, à la société SEGI ou à la Division Matériel de la SNCF.

**Closing** : le transfert au bénéfice de l'Acquéreur du (des) titre(s) légal (légaux) des sociétés et actifs composant l'Activité soumise à Désinvestissement.

**Date effective** : la date de la Décision.

**Filiales :** entreprises contrôlées par les Parties et/ou par les sociétés qui contrôlent les Parties au sens de l'article 3 du Règlement et à la Communication de la Commission concernant la notion de concentration au sens du Règlement.

**Mandataire(s) :** désigne à la fois le Mandataire Contrôlant les Engagements et le Mandataire chargé des Désinvestissements.

**Mandataire chargé des Désinvestissements :** la ou les personnes(s) physique(s) ou morale(s), indépendante(s) des Parties, de leurs Filiales ou de toute autre entreprise concernée au sens de la Communication Juridictionnelle Consolidée de la Commission, approuvée(s) par la Commission et désignée(s) par TLP et qui a (ont) reçu de cette dernière le mandat irrévocable et exclusif de mener à bien le désinvestissement de l'Activité soumise à Désinvestissement.

**Mandataire Contrôlant les Engagements :** la ou les personnes(s) physique(s) ou morale(s), indépendante(s) des Parties, de leurs Filiales ou de toute autre entreprise concernée au sens de la Communication Juridictionnelle Consolidée de la Commission, approuvée(s) par la Commission et désigné(s) par TLP et qui est (sont) chargée(s) de vérifier que TLP respecte les conditions et obligations posées par la Décision.

**Parties :** la société TLP et le groupe auquel elle appartient, ainsi que la société Financière Ermewa et ses Filiales.

**Période de Désinvestissement du Mandataire :** période de [...] mois commençant à la date d'expiration de la Période Initiale de Désinvestissement.

**Période Initiale de Désinvestissement :** période de [...] mois à partir de la Date Effective.

**Personnel :** tout le personnel actuellement employé par l'Activité soumise à Désinvestissement, y compris le Personnel Clef, le personnel détaché et le personnel partagé, tel que défini dans les Annexes aux Engagements.

**Personnel Clef :** les employés nécessaires au maintien de la viabilité et de la compétitivité des sociétés composant l'Activité soumise à Désinvestissement.

**Processus rapide de résolution de différents :** la procédure décrite en Section F.

**TLP :** TLP est une société anonyme de droit français au capital de 456.379.575 Euros dont le siège social est situé 34 rue du Commandant Mouchotte 75014 Paris, immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 409.492.725

**TMF :** la société de droit français TMF SA dont les 74,99% du capital détenus par la société Ermewa Ferroviaire seront cédés au titre de l'engagement prévu en Section B ci-dessous.

**TMF Cita :** les sociétés TMF Cita Belgium NV, TMF Cita (Deutschaland) GmbH et TMF Cita (Nederlands) BV actuellement détenues directement ou indirectement par TMF et dont le contrôle sera transféré par la cession des titres de la société TMF.

## **Section B. Activité soumise à Désinvestissement**

### **B.1 Obligation de désinvestir**

1. Afin de restaurer une situation de concurrence effective, TLP s'engage à céder l'Activité soumise à Désinvestissement avant la fin de la Période de Désinvestissement du Mandataire à un Acquéreur aux termes d'un contrat de vente approuvé par la Commission conformément à la procédure décrite ci-dessous.
2. Afin de mener à bien les Engagements, TLP s'engage à trouver un Acquéreur et à conclure avec lui, au cours de la Période Initiale de Désinvestissement, un accord contraignant définitif par lequel elle transférera l'Activité soumise à Désinvestissement.
3. Dans le cas où TLP n'aurait pas conclu ou fait conclure un tel accord au terme de la Période Initiale de Désinvestissement, elle donnera au Mandataire chargé des Désinvestissements un mandat exclusif en vue de procéder au désinvestissement conformément à la procédure décrite dans la Section E au cours de la Période de Désinvestissement du Mandataire.
4. Afin de préserver l'effet structurel des Engagements, les Parties ne pourront, pendant une période de dix (10) ans à partir de la Date Effective, acquérir une influence directe ou indirecte sur tout ou partie des sociétés et actifs, composant l'Activité soumise à Désinvestissement, y compris une influence quelconque sur les wagons cédés en application des Engagements, sauf si la Commission considère que la structure du marché a entre-temps évolué d'une façon telle que l'absence d'influence des Parties sur l'Activité soumise à Désinvestissement n'est plus nécessaire pour rendre la concentration compatible avec le Marché commun.
5. TLP sera réputée avoir rempli l'Engagement de la présente Section B si, à la fin de la Période de Désinvestissement du Mandataire :
  - (i) TLP a conclu ou fait conclure un accord contraignant et définitif de cession de l'Activité soumise à Désinvestissement ;
  - (ii) la Commission a approuvé l'Acquéreur et les termes de l'accord en question conformément à la procédure décrite dans la Section D ci-dessous ;
  - (iii) le Closing a eu lieu dans les 3 mois après la date d'approbation de l'Acquéreur et des termes de l'accord par la Commission (quand bien même cette période de 3 mois se terminerai t après la Période de Désinvestissement du Mandataire).

## **B.2 Description de l'Activité soumise à Désinvestissement**

6. L'Activité soumise à Désinvestissement est constituée de :

- (i) La participation de 74,99% détenue par la société Ermewa Ferroviaire au capital de la société de droit français TMF SA. Le reste du capital de la société TMF SA est détenu par la société Express-Interfracht International GmbH, cette participation n'étant pas de nature à affecter de quelque manière que ce soit les Engagements pris par les Parties.

La structure juridique et fonctionnelle de la société TMF SA est décrite dans l'**Annexe 1** aux Engagements.

- (ii) La cession des titres de la société TMF SA emportera le transfert du contrôle des sociétés de droit allemand TMF-Cita (Deutschland) GmbH, de droit belge TMF-Cita Belgium N.V. et de droit néerlandais TMF-Cita (Nederland) B.V. dont le capital est directement ou indirectement détenu en intégralité par la société TMF SA.

La structure juridique et fonctionnelle des sociétés TMF-Cita est décrite dans les **Annexes 2, 3 et 4** aux Engagements.

- (iii) Un ensemble de mille quatre-vingt trois (1.083) wagons céréaliers. La description des spécificités des wagons objet du désinvestissement est fournie en **Annexe 5**.
- (iv) L'engagement d'une durée de trois (3) ans, à compter du Closing, de la société CTC (filiale de TLP) en tant que gestionnaire du pool Transcéréales, de satisfaire à la demande discrétionnaire de l'Acquéreur de prendre en location un maximum de deux cents (200) wagons céréaliers dans les conditions décrites en **Annexe 6**.

7. La cession des titres de la société TMF SA et du contrôle des sociétés TMF-Cita emportera le transfert à l'Acquéreur de :

- (i) Tous les actifs tangibles et intangibles (en ce compris les droits de propriété intellectuelle), qui contribuent à leur fonctionnement actuel ou sont nécessaires pour assurer leur viabilité et leur compétitivité.

Sont en revanche exclues du périmètre de cession, les participations [...] détenues par la société TMF SA respectivement dans les sociétés CICAL (Compagnie Catalane de Logistique) et FICAT. Ces deux sociétés sont en effet actives dans l'exploitation de capacités de stockage de sucre et ne sont donc pas concernées par l'Engagement. La détention de ces participations sera donc logée au sein d'une autre entité avant la réalisation de la cession des titres de la société TMF SA.

- (ii) Toutes les licences, permis et autorisations émis par toute autorité gouvernementale au profit de ces sociétés ;

- (iii) Tous les contrats, baux, engagements et commandes de clients de ces sociétés, ainsi que tous leurs registres de clients et de créance ;
- (iv) Le Personnel de ces sociétés. Sont en revanche exclus de l'Engagement les personnels de la société TMF SA dont l'activité est dédiée notamment à la gestion de l'activité de la société Transucre et plus généralement dont l'activité ne concerne ni l'organisation de transport ni la mise à disposition de wagons pour le transport ferroviaire de céréales.
- (v) Sauf convention contraire avec l'Acquéreur, le bénéfice, pour une période transitoire de trois (3) ans après le Closing des conditions dans lesquelles les Parties assurent des prestations de maintenance pour les wagons céréaliers composant l'Activité soumise à Désinvestissement, et ce dans des conditions contractuelles équivalentes à celles octroyées actuellement, sous la réserve de la prise en considération des évolutions de cout de ce secteur et de cette activité. Si l'Acquéreur le demande, ces prestations pourront continuer à être rendues pour une seconde période de trois (3) ans.

Dans le cadre de cette seconde période de trois (3) ans, et s'agissant uniquement des prestations de maintenance (révision) lourde, les Ateliers de la SNCF appliqueront, le cas échéant, aux conditions pratiquées à l'égard de l'Acquéreur à l'issue de la première période de trois (3) ans, les mêmes proportions de majoration que celles qui seraient appliquées à ses autres clients.

Toujours à partir de cette seconde période de trois (3) ans, et s'agissant des prestations de maintenance légère et de réparation, l'Acquéreur se verra en revanche appliquer de façon non discriminatoire les conditions tarifaires pratiquées par les Ateliers de la SNCF à l'égard de l'ensemble de ses autres clients.

- (vi) Sauf convention contraire avec l'Acquéreur, la possibilité de reconduire, pour une période transitoire de trois (3) ans après le Closing, les conditions dans lesquelles TLP ou ses Filiales fournissent des prestations de traction ferroviaire (en ce compris les prestations d'acheminement des wagons à destination ou au départ d'ateliers de maintenance situés en France) aux sociétés TMF SA et ses Filiales TMF-Cita, et ce dans des conditions contractuelles équivalentes à celles octroyées actuellement, sous la réserve de la prise en considération des évolutions de cout de ce secteur et de cette activité. Si l'Acquéreur le demande, ces prestations de traction pourront continuer à être rendues au-delà de cette période de trois (3) ans, à des conditions à négocier entre les parties.

## **Section C. Engagements liés**

### **C.1 Préservation de la viabilité, de la valeur et de la compétitivité de l'Activité soumise à Désinvestissement**

- 8. Les Parties s'engagent à partir de la Date Effective et jusqu'au Closing à préserver la viabilité économique, la valeur marchande et la compétitivité de l'Activité soumise à Désinvestissement, conformément aux bonnes pratiques commerciales. Les Parties s'engagent également à minimiser autant que possible tout risque de perte de

compétitivité de l'Activité soumise à Désinvestissement. En particulier, jusqu'au Closing, les Parties s'engagent à :

- (i) ne pas mener d'actions qui produiraient un effet négatif significatif sur la valeur, la gestion ou la compétitivité de l'Activité soumise à Désinvestissement, ou qui pourraient altérer la nature et le périmètre des activités cédées, ou la stratégie commerciale ou industrielle ainsi que la politique d'investissement de l'Activité soumise à Désinvestissement ;
- (ii) mettre à disposition de l'Activité soumise à Désinvestissement les ressources suffisantes nécessaires à son développement, sur la base et dans la continuité des plans d'entreprise existants ;
- (iii) prendre, pour la cession de l'Activité soumise à Désinvestissement, toutes les mesures nécessaires, notamment par le biais d'une incitation financière (conforme aux pratiques du secteur concerné), pour encourager le Personnel Clef à rester au sein de l'Activité soumise à Désinvestissement.

## **C.2 Nomination d'un Administrateur Provisoire (« Hold Separate Manager »)**

9. TLP s'engage, dès la Date Effective et jusqu'au Closing, à garder séparée l'Activité soumise à Désinvestissement des activités qu'elle conservera à l'issue de l'Opération et veillera à ce que le Personnel Clé de l'Activité soumise à Désinvestissement, en ce compris l'Administrateur Provisoire, n'aura aucune implication dans les activités conservées par TLP et vice versa. TLP s'assurera également que le Personnel de l'Activité soumise à Désinvestissement ne rapportera à aucune personne extérieure à celle-ci.
10. Jusqu'au Closing, TLP assistera le Mandataire Contrôlant les Engagements afin de garantir que l'Activité soumise à Désinvestissement est gérée comme une entité distincte et valorisable, séparée des activités conservées par les Parties.
11. TLP s'engage à désigner un Administrateur Provisoire (« hold separate manager ») qui sera responsable de la gestion quotidienne de l'Activité soumise à Désinvestissement, sous le contrôle du Mandataire Contrôlant les Engagements. L'Administrateur Provisoire devra gérer l'Activité soumise à Désinvestissement de façon indépendante et dans le meilleur intérêt de celle-ci en vue de garantir la préservation de sa viabilité économique, sa négociabilité, sa compétitivité et son autonomie par rapport aux autres activités des Parties.

## **C.3 Séparation des Activités soumises à Désinvestissement et des Activités Conservées par TLP**

12. TLP s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires afin de garantir que, après la Date Effective, les Parties ne pourront avoir accès à aucun secret d'affaires, savoir-faire, information commerciale ou toute autre information confidentielle relative à l'Activité soumise à Désinvestissement. En particulier, l'Activité soumise à Désinvestissement devra être séparée dans la mesure du possible et sans compromettre sa viabilité du réseau informatique central auquel elle serait intégrée. TLP pourra obtenir des informations relatives à l'Activité soumise à Désinvestissement qui sont



raisonnablement nécessaires pour en assurer la cession ou dont la divulgation aux Parties est requise par la ou les lois applicables.

#### **C.4 Non-sollicitation du personnel**

13. Les Parties s'engagent, sous réserve des limites d'usage, à ne pas solliciter ou débaucher, et à s'assurer que leurs Filiales ne sollicitent pas et ne débauchent pas le personnel transféré avec l'Activité soumise à Désinvestissement, ce pendant un délai de vingt-quatre (24) mois après le Closing.

#### **C.5 Due Diligence**

14. Dans le but de permettre aux Acquéreurs potentiels de mener à bien une due diligence adéquate de l'Activité soumise à Désinvestissement, sous réserve des précautions d'usage en matière de confidentialité et en fonction de l'avancement du processus de cession, TLP :
  - fournira aux acquéreurs potentiels des informations suffisantes concernant l'Activité soumise à Désinvestissement ;
  - fournira aux acquéreurs potentiels des informations suffisantes sur le Personnel et leur offrira un accès adéquat audit Personnel.

#### **C.6 Établissement de rapports**

15. TLP soumettra à la Commission et au Mandataire Contrôlant les Engagements des rapports confidentiels rédigés en français concernant les acquéreurs potentiels de l'Activité soumise à Désinvestissement ainsi que des informations sur l'évolution des négociations avec ces acquéreurs potentiels, au plus tard dix (10) jours après la fin de chaque mois suivant la Date Effective ou, le cas échéant, à la demande de la Commission.
16. TLP informera la Commission et le Mandataire Contrôlant les Engagements de la préparation de la documentation de « data room » ainsi que de l'état d'avancement de la procédure de « due diligence » pour l'Activité soumise à Désinvestissement. TLP soumettra par ailleurs une copie des mémoranda d'information au Mandataire Contrôlant les Engagements avant leur transmission aux acquéreurs potentiels.

#### **Section D. L'Acquéreur**

17. Afin d'assurer la restauration immédiate d'une concurrence effective, l'Acquéreur, pour être approuvé par la Commission, devra :
  - (i) être indépendant des Parties et ne présenter aucun lien capitalistique avec elles ;
  - (ii) posséder des ressources financières, des compétences confirmées dans le secteur de l'organisation de transport ferroviaire et/ou de la location de wagons de marchandises et la motivation nécessaire pour pouvoir préserver et développer, sur les marchés de la location de wagons céréaliers et/ou de l'organisation de transport de produits céréaliers, la capacité de l'Activité soumise à

Désinvestissement à concurrencer activement et efficacement les Parties et les autres acteurs sur ces secteurs ;

- (iii) ne pas être susceptible, à la lumière des informations à la disposition de la Commission, de donner lieu à de nouveaux problèmes de concurrence *prima facie* ni entraîner de risque de retard dans la mise en œuvre des Engagements. Il devra aussi être raisonnablement susceptible d'obtenir toutes les approbations nécessaires des autorités réglementaires compétentes pour acquérir l'Activité soumise à Désinvestissement.

Les critères mentionnés aux points (i) à (iii) ci-dessus concernant l'Acquéreur sont ci-après dénommés « Critères de sélection de l'Acquéreur ».

- 18. L'accord final de cession de l'Activité soumise à Désinvestissement devra être conditionné à l'agrément de la Commission. Lorsque TLP ou l'une des filiales du groupe auquel elle appartient aura trouvé un accord avec un acquéreur potentiel, elle soumettra à la Commission et au Mandataire Contrôlant les Engagements une proposition motivée accompagnée d'une copie de l'accord final. TLP doit être en mesure de démontrer à la Commission que l'acquéreur potentiel satisfait aux Critères de sélection de l'Acquéreur et que le transfert de l'Activité soumise à Désinvestissement se fait dans le respect des Engagements. La Commission devra vérifier que l'acquéreur proposé remplit les Critères de Sélection de l'Acquéreur et que le transfert de l'Activité soumise à Désinvestissement se fait dans le respect des Engagements. La Commission pourra approuver la vente de l'Activité soumise à Désinvestissement sans que celle-ci ne comprenne une partie des Actifs ou du Personnel si cela n'affecte pas la viabilité et la compétitivité l'Activité soumise à Désinvestissement après sa cession, en tenant compte de l'Acquéreur proposé.

## **Section E. Mandataires**

### **E.1 Procédure de désignation**

- 19. TLP désignera un Mandataire Contrôlant les Engagements pour accomplir les fonctions précisées dans les Engagements. Si TLP n'a pas conclu un contrat définitif permettant d'effectuer le désinvestissement l'Activité soumise à Désinvestissement dans un délai d'un (1) mois avant le terme de la Période Initiale de Désinvestissement ou si la Commission a rejeté un acquéreur proposé par TLP à cette date ou par la suite, TLP désignera un Mandataire chargé des Désinvestissements pour accomplir les fonctions précisées dans les Engagements. La désignation du Mandataire chargé des Désinvestissements prendra effet le premier jour de la Période de Désinvestissement du Mandataire.
- 20. Chaque Mandataire (le Mandataire Contrôlant les Engagements tout comme le Mandataire chargé des Désinvestissements) devra être indépendant des Parties, posséder les qualifications requises pour remplir son mandat, par exemple en tant que banque d'affaires, consultant ou société d'audit ou tout autre établissement similaire, et ne devra pas être ou devenir l'objet d'un conflit d'intérêts. Chaque Mandataire sera rémunéré par les Parties selon des modalités ne portant pas atteinte à son indépendance et à l'accomplissement effectif de ses missions. En particulier, lorsque la rémunération du Mandataire Contrôlant les Engagements inclut une prime de résultat liée à la valeur de vente finale de l'Activité soumise à Désinvestissement, la

prime devra aussi être liée à la réalisation de la cession dans la Période de Désinvestissement du Mandataire.

## **E.2 Proposition de Mandataire(s) par TLP**

21. Au plus tard une (1) semaine après la Date Effective, TLP soumettra à la Commission, pour approbation, une liste d'une ou plusieurs personnes que TLP propose de désigner comme Mandataire Contrôlant les Engagements. Le cas échéant au plus tard un (1) mois avant la fin de la Période Initiale de Désinvestissement, TLP soumettra à la Commission, pour approbation, une liste d'une ou plusieurs personnes que TLP propose de désigner comme Mandataire chargé des Désinvestissements.
22. Chaque proposition devra comprendre les informations suffisantes pour permettre à la Commission de vérifier que le Mandataire proposé remplit les conditions détaillées en Section E.1 ci-dessus et devra inclure :
  - les termes du projet de mandat, comprenant les dispositions nécessaires pour permettre au Mandataire d'accomplir ses fonctions au titre des Engagements ;
  - les grandes lignes d'un plan de travail décrivant la façon dont le Mandataire entend mener sa mission ;
  - une indication sur le point de savoir si le Mandataire proposé est destiné à agir comme Mandataire Contrôlant les Engagements puis, le cas échéant, comme Mandataire chargé des Désinvestissements ou si deux mandataires distincts sont proposés pour les deux fonctions.

## **E.3 Approbation ou rejet par la Commission**

23. La Commission aura le droit d'approuver ou rejeter la proposition de Mandataire et d'approuver le mandat proposé, sous réserve de toutes modifications qu'elle estime nécessaire pour l'accomplissement de sa mission par le Mandataire. Si un seul nom est approuvé, TLP devra désigner ou faire désigner la personne concernée comme Mandataire, selon les termes du mandat approuvé par la Commission. Si plusieurs noms sont approuvés, TLP sera libre de choisir le Mandataire à désigner parmi les noms approuvés. Le Mandataire sera désigné dans un délai d'une (1) semaine suivant l'approbation de la Commission selon les termes du mandat approuvé par la Commission.

## **E.4 Nouvelle proposition de Mandataires par TLP**

24. Si tous les Mandataires proposés sont rejetés, TLP soumettra les noms d'au moins deux (2) autres personnes dans un délai d'une (1) semaine à compter de la date à laquelle elle est informée du rejet par la Commission, selon les conditions et la procédure énoncées ci-dessus.

## **E.5 Mandataire(s) désigné(s) par la Commission**

25. Si, par la suite, tous les Mandataires proposés par TLP sont rejetés par la Commission, cette dernière désignera elle-même un ou plusieurs Mandataire(s) que TLP nommera ou fera nommer selon les termes d'un mandat approuvé par la Commission.

## **E.6 Missions des Mandataires**

26. Le Mandataire assumera ses obligations spécifiques afin d'assurer le respect des Engagements. La Commission peut, de sa propre initiative ou à la demande du Mandataire ou de TLP, donner toute instruction au Mandataire afin d'assurer le respect des conditions et obligations découlant de la Décision.

### **E.6.1 Devoirs et obligations du Mandataire Contrôlant les Engagements**

27. Le Mandataire Contrôlant les Engagements devra :
- (i) proposer dans son premier rapport à la Commission un plan de travail décrivant comment il prévoit de vérifier le respect des obligations et conditions résultant de la Décision ;
  - (ii) superviser la gestion courante de l'Activité soumise à Désinvestissement afin de s'assurer de la préservation de la viabilité, de la valeur et la compétitivité de l'Activité soumise à Désinvestissement, et de contrôler le respect par TLP des conditions et obligations résultant de la Décision. Dans ce but, le Mandataire Contrôlant les Engagements devra :
    - (a) contrôler la préservation de la viabilité économique, de la valeur et de la compétitivité de l'Activité soumise à désinvestissement, ainsi que la séparation de celle-ci des activités conservées par TLP conformément à la Section C des Engagements
    - (b) contrôler la gestion de l'Activité soumise à Désinvestissement en tant qu'entité distincte et susceptible d'être cédée conformément à la Section C des Engagements ;
    - (c) (i) en consultation avec TLP, déterminer toutes les mesures nécessaires pour que TLP ne puisse, après la Date Effective, obtenir de quelconques secrets d'affaires, savoir-faire, informations commerciales ou tout autre information de nature confidentielle ou protégée concernant l'Activité soumise à Désinvestissement, en particulier s'efforcer dans la mesure du possible de séparer l'Activité soumise à Désinvestissement d'un réseau informatique central auquel elle serait intégrée, sans compromettre sa viabilité ; (ii) et décider si de telles informations peuvent être divulguées à TLP dans la mesure où elles seraient nécessaires pour permettre à TLP de mettre en œuvre la cession ou dans la mesure où cette divulgation serait requise par la loi.
    - (d) contrôler la séparation des actifs et l'allocation du Personnel entre l'Activité soumise à Désinvestissement et les Parties et leurs Filiales.

- (iii) assumer les autres missions données au Mandataire Contrôlant les Engagements conformément aux conditions et obligations de la Décision ;
- (iv) proposer à TLP les mesures qu'il juge nécessaires afin d'assurer le respect par elle des conditions et obligations qui résultent de la Décision, en particulier le maintien de la viabilité, de la valeur ou de la compétitivité de l'Activité soumise à Désinvestissement, la séparation de celle-ci et l'absence de divulgation d'informations sensibles ;
- (v) examiner et évaluer les acquéreurs potentiels ainsi que l'état d'avancement de la procédure de désinvestissement et vérifier, en fonction de l'état d'avancement de cette procédure de désinvestissement :
  - (a) que les acquéreurs potentiels reçoivent des informations suffisantes sur l'Activité soumise à Désinvestissement et le Personnel, en particulier en examinant, si ces documents sont disponibles, la documentation contenue en data room, l'Information Memorandum et le processus de due diligence, et
  - (b) que les acquéreurs potentiels aient un accès adéquat au Personnel ;
- (vi) fournir, dans les quinze (15) jours suivant la fin de chaque mois, un rapport écrit confidentiel à la Commission, en transmettant, parallèlement et dans les mêmes délais, une version non confidentielle de ce rapport à TLP. Ce rapport couvrira l'exploitation et la gestion de l'Activité soumise à Désinvestissement de telle sorte que la Commission puisse examiner si ces sociétés et actifs sont gérées conformément aux Engagements, l'état d'avancement de la procédure de désinvestissement, ainsi que les principales caractéristiques des acquéreurs potentiels. En plus de ces rapports, le Mandataire Contrôlant les Engagements informera la Commission par écrit et sans délai, en transmettant parallèlement et dans les mêmes délais à TLP une version non confidentielle des documents transmis à la Commission, s'il considère, sur la base d'éléments raisonnablement justifiés, que TLP manque au respect des Engagements ; et
- (vii) dans un délai d'une (1) semaine suivant la réception de la proposition motivée d'acquéreur potentiel mentionnée en Section D, soumettre à la Commission un avis sur l'indépendance de l'acquéreur proposé et la viabilité de l'Activité soumise à Désinvestissement à la suite du transfert à celui-ci. L'avis du Mandataire Contrôlant les Engagements doit également confirmer que l'Activité soumise à Désinvestissement est transférée conformément aux conditions et obligations indiquées dans la Décision et préciser en particulier, le cas échéant selon l'acquéreur proposé, si le transfert de l'Activité soumise à Désinvestissement sans un ou plusieurs éléments d'actifs ou membre du Personnel affecte ou non la viabilité de celle-ci après le transfert, en prenant en considération l'acquéreur proposé.

## **E.6.2 Devoirs et obligations du Mandataire chargé des Désinvestissements**

28. Pendant la Période de Désinvestissement du Mandataire, le Mandataire chargé des Désinvestissements transfèrera, au nom et pour le compte de TLP, l'Activité soumise à Désinvestissement à un acquéreur, dès lors que la Commission aura approuvé l'acquéreur potentiel et l'accord contraignant définitif de transfert selon la procédure énoncée en Section D ci-dessus. Le Mandataire chargé des Désinvestissements inclura dans l'accord toutes les conditions qu'il estime appropriées pour un transfert efficace pendant la Période de Désinvestissement du Mandataire. En particulier, le Mandataire chargé des Désinvestissements pourra inclure dans l'accord toutes déclarations et garanties ou indemnités d'usage raisonnablement requises afin d'effectuer le transfert dans les meilleurs délais et conditions. Le Mandataire chargé des Désinvestissements protégera les intérêts financiers légitimes de TLP sous réserve de l'obligation inconditionnelle de procéder au désinvestissement sans prix minimum pendant la Période de Désinvestissement du Mandataire.
29. Pendant la Période de Désinvestissement du Mandataire ou, le cas échéant, à la demande de la Commission, le Mandataire chargé des Désinvestissements fournira à la Commission un rapport mensuel confidentiel détaillé sur l'état d'avancement de la procédure de désinvestissement. Ces rapports seront soumis dans les quinze (15) jours suivant la fin de chaque mois, une copie étant transmise parallèlement et dans les mêmes délais au Mandataire Contrôlant les Engagements et une version non confidentielle à TLP.

## **E.7 Devoirs et obligations de TLP**

30. TLP, directement ou par l'intermédiaire de ses conseils, apportera toute assistance et coopération et fournira toutes informations raisonnablement requises par le ou les Mandataire(s) pour l'accomplissement de leurs tâches. Le ou les Mandataire(s) auront un accès complet, pendant les heures d'ouverture des bureaux, aux livres, registres, pièces et autres documents administratifs, membres de direction ou du personnel, installations, sites et informations techniques de TLP ou de l'Activité soumise à Désinvestissement et qui seraient nécessaires pour l'accomplissement de leurs missions au titre des Engagements. TLP et l'Activité soumise à Désinvestissement fourniront au(x) Mandataire(s), à leur demande, des copies de tout document approprié. TLP et l'Activité soumise à Désinvestissement mettront à la disposition du ou des Mandataire(s) un ou plusieurs bureaux au sein de leurs locaux et seront disponibles pour des réunions afin de fournir au(x) Mandataire(s) les informations nécessaires à l'exécution de leur mission.
31. TLP fournira et/ou fera fournir au Mandataire Contrôlant les Engagements toute assistance administrative et de gestion que ce dernier pourra raisonnablement demander pour le compte de la direction des sociétés composant l'Activité soumise à Désinvestissement. Cela pourra comprendre les fonctions de support administratif relatives à l'Activité soumise à Désinvestissement qui seraient actuellement exercées au niveau du siège des Parties. TLP fournira et/ou fera fournir par ses conseils au Mandataire Contrôlant les Engagements, à sa demande, les informations soumises aux acquéreurs potentiels et accordera notamment au Mandataire Contrôlant les Engagements un accès à la documentation de « *data room* » et à toute autre information mise à disposition des acquéreurs potentiels au cours de la procédure de

« *due diligence* » concernant l'Activité soumise à Désinvestissement en question. TLP informera le Mandataire Contrôlant les Engagements de l'identité des acquéreurs potentiels, lui fournira une liste des acquéreurs potentiels et tiendra le Mandataire Contrôlant les Engagements informé de toute évolution de la procédure de désinvestissement.

32. TLP accordera ou fera accorder par ses Filiales tout pouvoir, dûment signé, au Mandataire chargé des Désinvestissements afin de réaliser l'Engagement, le Closing et toute action et déclaration jugée nécessaire ou appropriée par le Mandataire chargé des Désinvestissements aux fins de la réalisation de l'Engagement ou du Closing. A la demande écrite du Mandataire chargé des Désinvestissements, TLP fera dûment signer les documents requis pour effectuer les transferts et le Closing.
33. TLP indemnisera les Mandataires ainsi que leurs employés, conseils et agents et les garantira contre toute responsabilité née de l'exécution des fonctions des Mandataires au titre des Engagements, sauf dans la mesure où cette responsabilité résulterait d'un manquement délibéré, d'une imprudence, d'une faute ou de la mauvaise foi des Mandataires, de leurs employés ou de leurs conseils et agents.
34. Aux frais de TLP, le Mandataire pourra désigner des conseils (en particulier pour les besoins de services juridiques ou financiers) avec l'accord de TLP (qui ne pourra pas s'y opposer ou retarder son accord sans justification) dès lors qu'il considèrera cette désignation comme nécessaire pour l'accomplissement de sa mission, et à la condition que les dépenses exposées par le Mandataire à cette occasion soient raisonnables. Si TLP refuse les conseils proposés par le Mandataire, la Commission pourra accepter la désignation d'un autre conseil, après avoir entendu TLP. Le Mandataire sera seul habilité à transmettre des instructions à ces conseils. Les dispositions du paragraphe qui précèdent s'appliqueront *mutatis mutandis*. Durant la Période de Désinvestissement du Mandataire, le Mandataire en charge des Désinvestissements pourra utiliser les mêmes conseils que ceux utilisés par TLP pendant la Période Initiale de Désinvestissement s'il considère que cela permet une réalisation efficace et rapide des Engagements.

#### **E.8 Révocation et renouvellement de la nomination d'un ou plusieurs Mandataire(s)**

35. Si un Mandataire cesse d'accomplir ses fonctions au titre des Engagements ou pour tout autre motif légitime, y compris pour des raisons de conflit d'intérêts :
  - (i) la Commission peut, après avoir entendu le Mandataire en cause, exiger que TLP remplace le Mandataire ; ou
  - (ii) TLP peut, avec l'autorisation préalable de la Commission, remplacer le Mandataire en cause.
36. Il peut être exigé du Mandataire révoqué conformément au paragraphe ci-dessus qu'il continue à exercer ses fonctions jusqu'à ce qu'un nouveau Mandataire, à qui le Mandataire révoqué aura transféré l'ensemble des informations et documents pertinents, soit en fonction. Le nouveau Mandataire sera désigné selon la procédure mentionnée en Section E ci-dessus.

37. Mis à part le cas de révocation évoqué à la présente Section, un Mandataire ne pourra cesser d'agir comme Mandataire qu'après que la Commission l'a déchargé de ses fonctions, après la réalisation de tous les Engagements dont le Mandataire en question est chargé. Cependant, la Commission pourra à tout moment demander que le Mandataire contrôlant les Engagements soit à nouveau désigné si elle estime que les Engagements concernés n'ont pas été entièrement ou correctement mis en œuvre.

## **Section F. Processus de résolution rapide de différends**

38. Au cas où l'Acquéreur, ou tout autre tiers, aurait des raisons de penser que les Parties ne respecteraient pas à son égard les obligations issues des Engagements, la présente Procédure de Résolution Rapide des Différends s'appliquera.
39. L'Acquéreur ou un tiers qui souhaiterait recourir à la Procédure de Résolution Rapide des Différends (la Partie Requérante) adressera une requête écrite aux Parties (avec copie au Mandataire) expliquant en détail les raisons le conduisant à considérer que les Parties n'auraient pas respecté les obligations issues des Engagements (la Requête). La Partie Requérante et les Parties feront leurs meilleurs efforts pour résoudre toute divergence d'opinions et tout différend par la mise en place d'une coopération et d'une consultation dans une période de temps raisonnable de temps n'excédant pas quinze (15) jours ouvrables à compter de la réception de la Requête.

Le Mandataire présentera sa propre proposition (la Proposition du Mandataire) en vue de la résolution du différend dans les huit (8) jours ouvrables, en indiquant par écrit les mesures qui, le cas échéant, devraient être prises par les Parties afin de garantir le respect des Engagements vis-à-vis de la Partie Requérante et faciliter la résolution du différend.

40. En cas de défaut de résolution du différend au travers d'une coopération et d'une concertation entre la Partie requérante et les Parties, la Partie Requérante pourra déposer une demande d'arbitrage (la Demande) auprès de la Chambre de Commerce Internationale (la CCI), en adressant copie aux Parties.

La Demande décrira en détail le différend et les réclamations (le Différend) et contiendra entre autres tous les éléments de fait ou de droit, ainsi que toute indication utile en matière de procédure. Les documents liés au Différend (contrats, rapports d'expert, attestations de témoins, etc.) seront annexés à la Demande. La Demande contiendra également une description de l'action attendue de la part des Parties (en ce compris, le cas échéant, tout projet de contrat) ainsi que la Proposition du Mandataire, avec tout commentaire relatif à sa pertinence.

41. Dans un délai de dix (10) jours ouvrables à compter de la réception de la demande d'arbitrage, les Parties soumettront leur réponse (la Réponse) qui comprendra la motivation détaillée de leur comportement et décrira entre autres tous les éléments de fait et de droit, y compris toute indication utile en matière de procédure, et comprendra l'ensemble des documents liés au Différend. La Réponse contiendra, le cas échéant, une description détaillée de l'action que les Parties proposent de mettre en œuvre vis-à-vis de la Partie Requérante (y compris le cas échéant tout projet de contrat) ainsi que la Proposition du Mandataire (sauf à ce qu'elle n'ait déjà été produite) avec tout commentaire relatif à sa pertinence.



### *Désignation des Arbitres*

42. Le Tribunal Arbitral sera composé de trois (3) personnes. La Partie Requérante désignera un arbitre dans la Demande ; les Parties désigneront leur arbitre dans leur Réponse.

Les arbitres désignés par la Partie Requérante et par les Parties devront, dans les cinq (5) jours ouvrables de la désignation du dernier d'entre eux, désigner le président, en informant les parties et la CCI qui devra confirmer la désignation des trois arbitres.

Nonobstant ce qui précède, les parties pourront, d'un commun accord, désigner un arbitre unique pour la résolution du Différend. Dans ce cas, l'arbitre unique est également désigné ci-après par le terme « Tribunal arbitral ».

43. Si les parties ne s'accordent pas sur la désignation d'un arbitre unique, ne désignent pas un arbitre, ou si les deux arbitres désignés ne désignent pas de président, il sera procédé à la ou aux désignations manquantes selon les règles de la CCI.

### *Procédure d'arbitrage*

44. En considération et sur la base de la Décision et les Engagements, l'arbitrage sera conduit et le Différend tranché selon les règles d'arbitrage de la CCI (les Règles) et en appliquant le droit français. Le siège de l'arbitrage sera situé à Paris et la langue de l'arbitrage sera le français.
45. Afin de parvenir à une résolution rapide des différends, le Tribunal Arbitral devra réduire autant que possible au vu des circonstances de l'affaire les délais procéduraux issues des Règles. Les parties à l'arbitrage consentiront au recours à des échanges électroniques des documents et pièces de procédure.
46. Le Tribunal Arbitral devra, au plus vite après sa désignation, tenir une audience d'organisation de la procédure avec les parties afin de convenir d'un acte de mission établissant notamment le calendrier de la procédure. La première audience orale devrait avoir lieu au plus tard deux (2) mois après la désignation du Tribunal Arbitral.
47. Afin de permettre au Tribunal Arbitral de prendre une décision, celui-ci sera autorisé à demander aux parties la communication de toute information pertinente, à nommer tout expert, et à les auditionner, ainsi qu'à établir les éléments de fait par tout moyen approprié. Le Tribunal Arbitral sera également autorisé à demander l'assistance du Mandataire à tout stade de la procédure, si les parties à l'arbitrage en sont d'accord.
48. Le Tribunal Arbitral ne devra divulguer aucune information confidentielle au sens que celles-ci ont dans le cadre du Règlement CE n°139/2004. Le Tribunal Arbitral pourra prendre toute mesure nécessaire pour la protection des informations confidentielles, notamment par une restriction d'accès à celles-ci au Tribunal Arbitral, au Mandataire, aux conseils externes et experts de la partie adverse.
49. La charge de la preuve pèsera sur la Partie Requérante qui devra produire les éléments de preuve attestant *prima facie* de la légitimité de sa demande. Si de tels éléments sont

produits par la Partie Requérante, le Tribunal Arbitral tranchera le Différend en sa faveur, sauf à ce que la partie adverse produise des preuves contraires.

#### *Participation de la Commission*

50. La Commission sera autorisée à participer aux différentes étapes de la procédure en :
- recevant toute soumission écrite des parties à l'arbitrage, y compris les pièces jointe ;
  - recevant toute ordonnance et sentence intérimaire et finale, ainsi que tout document échangé entre le Tribunal Arbitral et les parties à l'arbitrage, en ce compris l'acte de mission et le calendrier de procédure ;
  - pouvant produire dans la procédure un mémoire en tant qu'*amicus curiae*, et
  - assistant aux auditions avec la possibilité de poser des questions aux parties à l'arbitrage, aux témoins et aux experts.

Le Tribunal Arbitral adressera, ou demandera aux parties à l'arbitrage, d'adresser à la Commission les documents ci-dessus mentionnés.

En cas désaccord entre les parties à l'arbitrage relatif à l'interprétation des Engagements, le Tribunal Arbitral pourra en informer la Commission et lui demander sa propre interprétation avant de se prononcer.

#### *Décisions du Tribunal Arbitral*

51. A la demande de la Partie Requérante, le Tribunal Arbitral pourra rendre une décision préliminaire sur le Différend. Cette décision préliminaire sera rendue dans un délai d'un mois à compter de la désignation du Tribunal Arbitral. Elle sera applicable immédiatement et restera en vigueur jusqu'à l'adoption d'une sentence finale.
52. La sentence finale sera rendue par le Tribunal Arbitral dans un délai de six (6) mois après sa désignation. Ce délai de six (6) mois sera prolongé du temps qu'aura pris la Commission pour soumettre son interprétation des engagements si ceci lui est demandé par le Tribunal Arbitral.
53. Dans sa sentence préliminaire comme finale, le Tribunal Arbitral précisera les mesures devant être prises par les Parties afin de se conformer aux Engagements vis-à-vis de la Partie Requérante. La sentence finale devra résoudre l'ensemble des différends en couvrant toutes les prétentions et demandes soumises au Tribunal Arbitral, et sera définitive et obligatoire pour les parties à l'arbitrage.
54. La sentence finale déterminera également les modalités de remboursement des dépenses exposés par la partie au bénéfice de laquelle la sentence est rendue, ainsi que la répartition des frais d'arbitrage. Dans l'hypothèse où une sentence préliminaire serait rendue par le Tribunal Arbitral, celle-ci précisera que les modalités de remboursement des dépenses et de répartition des frais d'arbitrage arrêtés dans la sentence finale seront applicables rétroactivement.

55. Les parties à l'arbitrage prépareront une version non confidentielle de la sentence finale, que la Commission pourra rendre publique.
56. Rien dans cette procédure d'arbitrage ne devra altérer les pouvoirs de la Commission de prendre toute décision en relation avec les engagements dans le cadre des pouvoirs qui lui sont reconnus par le Règlement CE n°139/2004 et le Traité CE.

**Section G. Révision des Engagements**

57. La Commission pourra, le cas échéant et en réponse à une demande écrite de TLP exposant des motifs légitimes et accompagné d'un rapport du Mandataire Contrôlant les Engagements :
  - (i) accorder une prorogation des délais prévus pour mener à bien les Engagements ;  
et/ou
  - (ii) renoncer à ou modifier ou substituer, en cas de circonstances exceptionnelles, une ou plusieurs conditions ou obligations qui font l'objet des Engagements.
58. Dans le cas où TLP demanderait une prorogation de délais conformément au paragraphe ci-dessus, elle soumettra une requête dans ce sens à la Commission au plus tard un (1) mois avant l'expiration du délai concerné, exposant ses motifs légitimes. TLP pourra demander une prorogation au cours du dernier mois d'un délai, seulement si des circonstances exceptionnelles le justifient.

**Annexe 1**  
**Description de la société TMF SA (activité céréales)**

**1. Objet de l'Engagement**

1. Comme indiqué en Section B des Engagements, TLP s'engage à céder ou à faire céder la participation de 74,99% détenue par la société Ermewa Ferroviaire au sein du capital de la société TMF SA.
2. La société TMF SA est une société de droit français au capital de 3.805.956 Euros dont le siège social est situé à l'adresse suivante : Le Stratège 172, rue de la République 92817 Puteaux. Elle est immatriculée au RCS de Nanterre sous le numéro n°422 771 253 000 24
3. La société TMF SA conduit aujourd'hui l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers du groupe Ermewa. Cette activité représente environ [80-90]% de son chiffre d'affaires, le reste étant réalisé par des activités d'organisation de transport de produits sucrier et de vrac liquide (notamment biocarburants).
4. Ces autres activités ne sont pas incluses dans le périmètre d'activité couvert par les Engagements et ne sont par conséquent pas cédées avec l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers exercée par la société TMF SA et objet de l'Engagement.
5. Un organigramme de la société TMF et de ses filiales TMF Cita est fourni en **Annexe 1.1**. Cet organigramme présente également les activités de transport de produits sucrier ou de vrac liquide non concernées par l'Engagement de cession.

**2. Chiffre d'affaires réalisés par TMF SA dans l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

6. Les chiffres d'affaires réalisés par TMF SA dans l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers en 2007 et en 2008 étaient les suivants :

2007	2008
[...] K€	[...] K€

7. Pour information, son chiffre d'affaires global toutes activités confondues s'est élevé à 53,5 Millions d'Euros en 2007 et 64 Millions d'Euros en 2008.

**3. Pays dans lesquels TMF SA exerce principalement son activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

8. Dans le domaine de l'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers, la société TMF SA organise principalement des trafics domestiques en France, ainsi que des trafics au départ ou à destination de France.
9. Pour les besoins de son activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers en France, TMF SA affrète des wagons céréaliers auprès des sociétés du groupe Ermewa ainsi que d'entreprises tierces. Elle prend également en location des wagons auprès du pool Transcéréales. En novembre 2009, elle a affrété ou pris en location pour ses propres activités ou celles de ses filiales TMF-Cita environ 1.700 wagons céréaliers.

**4. Informations sur l'organisation juridique et commerciale de TMF SA s'agissant de l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

10. L'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF SA et objet de l'Engagement inclut notamment les éléments suivants :

(a) les actifs corporels de la société TMF SA, à savoir principalement les installations et agencement, le matériel et mobilier de bureau du siège social de cette société ;

(b) les actifs incorporel suivants :

- Le fond de commerce de la société TMF SA relatif à l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;
- Les licences d'utilisation des logiciels informatiques utilisés par la société TMF SA pour l'exercice de l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;
- La ou les marques déposées par TMF SA et exploitées par elle en liaison avec l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers.

(c) les licences, permis et autorisations suivants :

La certification de la société TMF SA en tant que commissionnaire de transport, garantie par une caution déposée à la CDC qui sera également transférée ;

(d) les contrats, accords, baux et engagements suivants :

- le bail conclu avec Ermewa France pour les locaux dans lequel est situé le siège social de TMF SA ;
- tous les contrats commerciaux d'organisation de transport de produits céréaliers en cours au jour de la cession ;

- les contrats d'affrètement ou de location de wagons céréaliers conclus par TMF SA et en vigueur au jour de la cession ;
- les contrats d'achat de prestations de traction ferroviaire par TMF SA en vigueur au jour de la cession.

(e) les états et listings suivants :

La liste des clients de l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF SA, avec l'indication des trafics concernés au cours des deux dernières années.

(f) le Personnel suivant :

Sur un effectif total de 25 personnes (dont 2 personnes sont actuellement en absence de longue durée), et hormis le Personnel Clé, le Personnel transféré se composera de 16 personnes :

- 7 personnes (responsables d'exploitation) chargées de l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers, dont 3 cadres et 4 non cadres ;
- 3 personnes (responsables d'exploitation) chargées des prestations d'organisation de transport routier ;
- 6 personnes chargées des fonctions administratives (comptabilité).

Le nom et les fonctions des personnes concernées figurent en **Annexe 1.1**.

(g) le Personnel Clé suivant :

Le Directeur général de TMF SA et le Directeur général adjoint (également en charge de l'activité céréales), dont les noms figurent en **Annexe 1.1**.

(h) Sauf convention contraire avec l'Acquéreur, le bénéficiaire, pour une période transitoire de trois (3) ans après le Closing des conditions dans lesquelles les Parties assurent des prestations de maintenance pour les wagons céréaliers composant l'Activité soumise à Désinvestissement, et ce dans des conditions contractuelles équivalentes à celles octroyées actuellement, sous la réserve de la prise en considération des évolutions de coût de ce secteur et de cette activité. Si l'Acquéreur le demande, ces prestations pourront continuer à être rendues pour une seconde période de trois (3) ans.

Dans le cadre de cette seconde période de trois (3) ans, et s'agissant uniquement des prestations de maintenance (révision) lourde, les Ateliers de la SNCF appliquera, le cas échéant, aux conditions pratiquées à l'égard de l'Acquéreur à l'issue de la première période de trois (3) ans, les mêmes proportions de majoration que celles qui seraient appliquées à ses autres clients.

Toujours à partir de cette seconde période de trois (3) ans, et s'agissant des prestations de maintenance légère et de réparation, l'Acquéreur se verra en revanche appliquer de façon non discriminatoire les conditions tarifaires

pratiquées par les Ateliers de la SNCF à l'égard de l'ensemble de ses autres clients.

- (i) Sauf convention contraire avec l'Acquéreur, la possibilité de reconduire, pour une période transitoire de trois (3) ans après le Closing, les conditions dans lesquelles TLP ou ses Filiales fournissent des prestations de traction ferroviaire (en ce compris les prestations d'acheminement des wagons à destination ou au départ d'ateliers de maintenance situés en France) aux sociétés TMF SA et ses Filiales TMF-Cita, et ce dans des conditions contractuelles équivalentes à celles octroyées actuellement, sous la réserve de la prise en considération des évolutions de cout de ce secteur et de cette activité. Si l'Acquéreur le demande, ces prestations de traction pourront continuer à être rendues au-delà de cette période de trois (3) ans, à des conditions à négocier entre les parties.
11. L'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF SA et objet de l'Engagement n'inclut notamment pas les éléments suivants de l'activité de TMF SA :
- (a) les actifs corporels et incorporels, les licences, permis et autorisations, les contrats, accords, baux et engagements, les états et listings, ainsi que le Personnel (5 personnes) qui ne sont pas directement utiles et nécessaires à l'exercice de l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;
  - (b) les sommes à recevoir par TMF SA en liaison avec ses activités autres que l'organisation de transport de produits céréaliers.

**Annexe 2**  
**Description de la société TMF-Cita (Deutschland) GmbH (activité céréales)**

**1. Objet de l'Engagement**

1. La société TMF-Cita (Deutschland) GmbH, dont le siège est situé à Aachen en Allemagne, est une société intégralement détenue par TMF SA.
2. La société TMF-Cita (Deutschland) GmbH conduit aujourd'hui principalement une activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers. Le reste de son activité concerne des activités d'organisation de transport de produits sucrier et de vrac liquide (notamment biocarburants), qui ne sont pas incluses dans le périmètre d'activité couvert par les Engagements et ne sont par conséquent pas cédées avec l'Activité soumise à Désinvestissement.

**2. Chiffre d'affaires réalisés par TMF-Cita (Deutschland) GmbH dans l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

3. Les chiffres d'affaires réalisés par TMF-Cita (Deutschland) GmbH dans l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers en 2007 et en 2008 étaient les suivants :

2007	2008
[...] K€	[...] K€

4. Pour information, son chiffre d'affaires global toutes activités confondues s'est élevé à 6 Millions d'Euros en 2007 et 7,4 Millions d'Euros en 2008.

**3. Pays dans lesquels TMF-Cita (Deutschland) GmbH exerce principalement son activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

5. Dans le domaine de l'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers, la société TMF-Cita (Deutschland) GmbH organise principalement des trafics domestiques en Allemagne, ainsi que des trafics au départ ou à destination d'Allemagne.
6. Pour les besoins de son activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers en Allemagne, TMF-Cita (Deutschland) GmbH affrète des wagons céréaliers auprès des sociétés du groupe Ermewa ainsi que d'entreprises tierces. En novembre 2009, elle a affrété 73 wagons céréaliers par l'intermédiaire de TMF SA et 76 wagons céréaliers auprès d'entreprises tierces, soit au total 149 wagons céréaliers.



4. **Informations sur l'organisation juridique et commerciale de TMF-Cita (Deutschland) GmbH s'agissant de l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

7. L'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF-Cita (Deutschland) GmbH et objet de l'Engagement inclut notamment les éléments suivants :

(a) les actifs corporels, à savoir des véhicules automobiles ;

(b) les actifs incorporel suivants :

- Le fond de commerce de la société TMF-Cita (Deutschland) GmbH relatif à l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;
- Les licences d'utilisation des logiciels informatiques utilisés par la société TMF-Cita (Deutschland) GmbH pour l'exercice de l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;
- La ou les marques déposées par TMF-Cita (Deutschland) GmbH et exploitées par elle en liaison avec l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers.

(c) les licences, permis et autorisations suivants :

A la Connaissance des parties, aucune licence, permis ou autorisation n'est nécessaire pour l'exercice par TMF-Cita (Deutschland) GmbH de son activité.

(d) les contrats, accords, baux et engagements suivants :

- tous les contrats commerciaux d'organisation de transport de produits céréaliers en cours au jour de la cession ;
- les contrats d'affrètement de wagons céréaliers conclus par TMF-Cita (Deutschland) GmbH et en vigueur au jour de la cession ;
- les contrats d'achat de prestations de traction ferroviaire par TMF-Cita (Deutschland) GmbH en vigueur au jour de la cession.

(e) les états et listings suivants :

La liste des clients de l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF-Cita (Deutschland) GmbH, avec l'indication des trafics concernés au cours des deux dernières années.

(f) le Personnel suivant :

Hormis le Personnel Clé, le Personnel transféré se composera des 2 personnes (responsables d'exploitation) actuellement employées par TMF-Cita (Deutschland) GmbH.

Le nom et les fonctions des personnes concernées figurent en **Annexe 1.1**.

- (g) le Personnel Clé suivant :

Le Directeur de TMF-Cita (Deutschland) GmbH, dont le nom figure en **Annexe 1.1**.

- (h) Sauf convention contraire avec l'Acquéreur, le bénéficiaire, pour une période transitoire de trois (3) ans après le Closing des conditions dans lesquelles les Parties assurent des prestations de maintenance pour les wagons céréaliers composant l'Activité soumise à Désinvestissement, et ce dans des conditions contractuelles équivalentes à celles octroyées actuellement, sous la réserve de la prise en considération des évolutions de cout de ce secteur et de cette activité. Si l'Acquéreur le demande, ces prestations pourront continuer à être rendues pour une seconde période de trois (3) ans.

Dans le cadre de cette seconde période de trois (3) ans, et s'agissant uniquement des prestations de maintenance (révision) lourde, les Ateliers de la SNCF appliquera, le cas échéant, aux conditions pratiquées à l'égard de l'Acquéreur à l'issue de la première période de trois (3) ans, les mêmes proportions de majoration que celles qui seraient appliquées à ses autres clients.

Toujours à partir de cette seconde période de trois (3) ans, et s'agissant des prestations de maintenance légère et de réparation, l'Acquéreur se verra en revanche appliquer de façon non discriminatoire les conditions tarifaires pratiquées par les Ateliers de la SNCF à l'égard de l'ensemble de ses autres clients.

- (i) Sauf convention contraire avec l'Acquéreur, la possibilité de reconduire, pour une période transitoire de trois (3) ans après le Closing, les conditions dans lesquelles TLP ou ses Filiales fournissent des prestations de traction ferroviaire (en ce compris les prestations d'acheminement des wagons à destination ou au départ d'ateliers de maintenance situés en France) aux sociétés TMF SA et ses Filiales TMF-Cita, et ce dans des conditions contractuelles équivalentes à celles octroyées actuellement, sous la réserve de la prise en considération des évolutions de cout de ce secteur et de cette activité. Si l'Acquéreur le demande, ces prestations de traction pourront continuer à être rendues au-delà de cette période de trois (3) ans, à des conditions à négocier entre les parties.

8. L'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF-Cita (Deutschland) GmbH et objet de l'Engagement n'inclut notamment pas les éléments suivants de l'activité de TMF-Cita (Deutschland) GmbH :

- (a) les actifs corporels et incorporels, les licences, permis et autorisations, les contrats, accords, baux et engagements, les états et listings qui ne sont pas directement utiles et nécessaires à l'exercice de l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;
- (b) les sommes à recevoir par TMF-Cita (Deutschland) GmbH en liaison avec ses activités autres que l'organisation de transport de produits céréaliers.



**Annexe 3**  
**Description de la société TMF-Cita Belgium N.V. (activité céréales)**

**1. Objet de l'Engagement**

1. La société TMF-Cita Belgium N.V., dont le siège est situé à Gant en Belgique, est une filiale intégralement détenue par TMF SA.
2. La société TMF-Cita Belgium N.V. conduit aujourd'hui une activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers qui constitue l'intégralité de son activité.

**2. Chiffre d'affaires réalisés par TMF-Cita Belgium N.V. dans l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

3. Les chiffres d'affaires réalisés par TMF-Cita Belgium N.V. dans l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers en 2007 et en 2008 étaient les suivants :

2007	2008
[...] K€	[...] K€

4. Pour information, son chiffre d'affaires global toutes activités confondues s'est élevé à 10 Millions d'Euros en 2007 et 9,9 Millions d'Euros en 2008.

**3. Pays dans lesquels TMF-Cita Belgium N.V. exerce principalement son activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

5. Dans le domaine de l'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers, la société TMF-Cita Belgium N.V. organise principalement des trafics domestiques en Belgique, ainsi que des trafics au départ ou à destination de Belgique.
6. Pour les besoins de son activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers en Belgique, TMF-Cita Belgium N.V. affrète des wagons céréaliers auprès des sociétés du groupe Ermewa ainsi que d'entreprises tierces. En novembre 2009, elle a affrété 131 wagons céréaliers par l'intermédiaire de TMF SA, 20 wagons céréaliers par l'intermédiaire de TMF-Cita (Nederland) B.V. TMF-Cita (Nederland) B.V. et 41 wagons céréaliers auprès d'entreprises tierces soit au total 61 wagons céréaliers.

4. **Informations sur l'organisation juridique et commerciale de TMF-Cita Belgium N.V. s'agissant de l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

7. L'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF-Cita Belgium N.V. et objet de l'Engagement inclut notamment les éléments suivants :

(a) les actifs corporels, à savoir principalement les installations et agencement, le matériel et mobilier de bureau du siège social de cette société, et des véhicules automobiles ;

(b) les actifs incorporel suivants :

- Le fond de commerce de la société TMF-Cita Belgium N.V. relatif à l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;
- Les licences d'utilisation des logiciels informatiques utilisés par la société TMF-Cita Belgium N.V. pour l'exercice de l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;
- La ou les marques déposées par TMF-Cita Belgium N.V. et exploitées par elle en liaison avec l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers.

(c) les licences, permis et autorisations suivants :

A la Connaissance des parties, aucune licence, permis ou autorisation n'est nécessaire pour l'exercice par TMF-Cita Belgium N.V. de son activité.

(d) les contrats, accords, baux et engagements suivants :

- tous les contrats commerciaux d'organisation de transport de produits céréaliers en cours au jour de la cession ;
- les contrats d'affrètement de wagons céréaliers conclus par TMF-Cita Belgium N.V. et en vigueur au jour de la cession ;
- les contrats d'achat de prestations de traction ferroviaire par TMF-Cita Belgium N.V. en vigueur au jour de la cession.

(e) les états et listings suivants :

La liste des clients de l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF-Cita Belgium N.V., avec l'indication des trafics concernés au cours des deux dernières années.

(f) le Personnel suivant :

Hormis le Personnel Clé, le Personnel transféré se composera des 4 personnes (responsables d'exploitation) actuellement employées par TMF-Cita Belgium N.V.

Le nom et les fonctions des personnes concernées figurent en **Annexe 1.1**.

- (g) le Personnel Clé suivant :

Le Directeur général de TMF-Cita Belgium N.V, dont le nom figure en **Annexe 1.1**.

- (h) Sauf convention contraire avec l'Acquéreur, le bénéficiaire, pour une période transitoire de trois (3) ans après le Closing des conditions dans lesquelles les Parties assurent des prestations de maintenance pour les wagons céréaliers composant l'Activité soumise à Désinvestissement, et ce dans des conditions contractuelles équivalentes à celles octroyées actuellement, sous la réserve de la prise en considération des évolutions de cout de ce secteur et de cette activité. Si l'Acquéreur le demande, ces prestations pourront continuer à être rendues pour une seconde période de trois (3) ans.

Dans le cadre de cette seconde période de trois (3) ans, et s'agissant uniquement des prestations de maintenance (révision) lourde, les Ateliers de la SNCF appliquera, le cas échéant, aux conditions pratiquées à l'égard de l'Acquéreur à l'issue de la première période de trois (3) ans, les mêmes proportions de majoration que celles qui seraient appliquées à ses autres clients.

Toujours à partir de cette seconde période de trois (3) ans, et s'agissant des prestations de maintenance légère et de réparation, l'Acquéreur se verra en revanche appliquer de façon non discriminatoire les conditions tarifaires pratiquées par les Ateliers de la SNCF à l'égard de l'ensemble de ses autres clients.

- (i) Sauf convention contraire avec l'Acquéreur, la possibilité de reconduire, pour une période transitoire de trois (3) ans après le Closing, les conditions dans lesquelles TLP ou ses Filiales fournissent des prestations de traction ferroviaire (en ce compris les prestations d'acheminement des wagons à destination ou au départ d'ateliers de maintenance situés en France) aux sociétés TMF SA et ses Filiales TMF-Cita, et ce dans des conditions contractuelles équivalentes à celles octroyées actuellement, sous la réserve de la prise en considération des évolutions de cout de ce secteur et de cette activité. Si l'Acquéreur le demande, ces prestations de traction pourront continuer à être rendues au-delà de cette période de trois (3) ans, à des conditions à négocier entre les parties.

8. L'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF-Cita Belgium N.V. et objet de l'Engagement n'inclut notamment pas les éléments suivants de l'activité de TMF-Cita Belgium N.V. :

- (a) les actifs corporels et incorporels, les licences, permis et autorisations, les contrats, accords, baux et engagements, les états et listings qui ne sont pas directement utiles et nécessaires à l'exercice de l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;

- (b) les sommes à recevoir par TMF-Cita Belgium N.V. en liaison avec ses activités autres que l'organisation de transport de produits céréaliers.

**Annexe 4**  
**Description de la société TMF-Cita (Nederland) B.V. TMF-Cita (Nederland) B.V.**  
**(activité céréales)**

**1. Objet de l'Engagement**

1. La société TMF-Cita (Nederland) B.V., dont le siège est situé à Spijkenisse aux Pays-Bas, est une société intégralement détenue par TMF SA.
2. La société TMF-Cita (Nederland) B.V. conduit aujourd'hui une activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers qui constitue l'intégralité de son activité.

**2. Chiffre d'affaires réalisés par TMF-Cita (Nederland) B.V. dans l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

3. Les chiffres d'affaires réalisés par TMF-Cita (Nederland) B.V. dans l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers en 2007 et en 2008 étaient les suivants :

2007	2008
[...] K€	[...] K€

4. Pour information, son chiffre d'affaires global toutes activités confondues s'est élevé à 5,2 Millions d'Euros en 2007 et en 2008.

**3. Pays dans lesquels TMF-Cita (Nederland) B.V. exerce principalement son activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

5. Dans le domaine de l'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers, la société TMF-Cita (Nederland) B.V. organise principalement des trafics domestiques aux Pays-Bas, ainsi que des trafics au départ ou à destination des Pays-Bas.
6. Pour les besoins de son activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers aux Pays Bas, TMF-Cita (Nederland) B.V. affrète des wagons céréaliers auprès des sociétés du groupe Ermewa ainsi que d'entreprises tierces. En novembre 2009, elle a affrété 455 wagons céréaliers par l'intermédiaire de TMF SA et 30 wagons céréaliers auprès d'entreprises tierces soit un total de 485 wagons céréaliers.



4. **Informations sur l'organisation juridique et commerciale de TMF-Cita (Nederland) B.V. s'agissant de l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers**

7. L'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF-Cita (Nederland) B.V. et objet de l'Engagement inclut notamment les éléments suivants :

(a) les actifs corporels, à savoir principalement les installations et agencement, le matériel et mobilier de bureau du siège social de cette société, et des véhicules automobiles ;

(b) les actifs incorporel suivants :

- Le fond de commerce de la société TMF-Cita (Nederland) B.V. relatif à l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;
- Les licences d'utilisation des logiciels informatiques utilisés par la société TMF-Cita (Nederland) B.V. pour l'exercice de l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;
- La ou les marques déposées par TMF-Cita (Nederland) B.V. et exploitées par elle en liaison avec l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers.

(c) les licences, permis et autorisations suivants :

A la Connaissance des parties, aucune licence, permis ou autorisation n'est nécessaire pour l'exercice par TMF-Cita (Nederland) B.V. de son activité

(d) les contrats, accords, baux et engagements suivants :

- tous les contrats commerciaux d'organisation de transport de produits céréaliers en cours au jour de la cession ;
- les contrats d'affrètement de wagons céréaliers conclus par TMF-Cita (Nederland) B.V. et en vigueur au jour de la cession ;
- les contrats d'achat de prestations de traction ferroviaire par TMF-Cita (Nederland) B.V. en vigueur au jour de la cession.

(e) les états et listings suivants :

La liste des clients de l'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF-Cita (Nederland) B.V., avec l'indication des trafics concernés au cours des deux dernières années.

(f) le Personnel suivant :

Hormis le Personnel Clé, le Personnel transféré se composera des 1 personnes actuellement employées par TMF-Cita (Nederland) B.V..

Le nom et les fonctions des personnes concernées figurent en **Annexe 1.1**.

- (g) le Personnel Clé suivant :

Le Directeur de TMF-Cita (Nederland) B.V, dont le nom figure en **Annexe 1.1**.

- (h) Sauf convention contraire avec l'Acquéreur, le bénéficiaire, pour une période transitoire de trois (3) ans après le Closing des conditions dans lesquelles les Parties assurent des prestations de maintenance pour les wagons céréaliers composant l'Activité soumise à Désinvestissement, et ce dans des conditions contractuelles équivalentes à celles octroyées actuellement, sous la réserve de la prise en considération des évolutions de cout de ce secteur et de cette activité. Si l'Acquéreur le demande, ces prestations pourront continuer à être rendues pour une seconde période de trois (3) ans.

Dans le cadre de cette seconde période de trois (3) ans, et s'agissant uniquement des prestations de maintenance (révision) lourde, les Ateliers de la SNCF appliquera, le cas échéant, aux conditions pratiquées à l'égard de l'Acquéreur à l'issue de la première période de trois (3) ans, les mêmes proportions de majoration que celles qui seraient appliquées à ses autres clients.

Toujours à partir de cette seconde période de trois (3) ans, et s'agissant des prestations de maintenance légère et de réparation, l'Acquéreur se verra en revanche appliquer de façon non discriminatoire les conditions tarifaires pratiquées par les Ateliers de la SNCF à l'égard de l'ensemble de ses autres clients.

- (i) Sauf convention contraire avec l'Acquéreur, la possibilité de reconduire, pour une période transitoire de trois (3) ans après le Closing, les conditions dans lesquelles TLP ou ses Filiales fournissent des prestations de traction ferroviaire (en ce compris les prestations d'acheminement des wagons à destination ou au départ d'ateliers de maintenance situés en France) aux sociétés TMF SA et ses Filiales TMF-Cita, et ce dans des conditions contractuelles équivalentes à celles octroyées actuellement, sous la réserve de la prise en considération des évolutions de cout de ce secteur et de cette activité. Si l'Acquéreur le demande, ces prestations de traction pourront continuer à être rendues au-delà de cette période de trois (3) ans, à des conditions à négocier entre les parties.

8. L'activité d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers exercée par TMF-Cita (Nederland) B.V. et objet de l'Engagement n'inclut notamment pas les éléments suivants de l'activité de TMF-Cita (Nederland) B.V. :

- (a) les actifs corporels et incorporels, les licences, permis et autorisations, les contrats, accords, baux et engagements, les états et listings qui ne sont pas directement utiles et nécessaires à l'exercice de l'activité d'organisation de transport de produits céréaliers ;
- (b) les sommes à recevoir par TMF-Cita (Nederland) B.V. en liaison avec ses activités autres que l'organisation de transport de produits céréaliers.

**Annexe 5**  
**Parc de wagons céréaliers objet de l'Engagement**

1. Au 30 novembre 2009, le nombre de wagons céréaliers détenus en propriété par le groupe Ermewa était de [...]. Au sein de ce parc de [...] wagons céréaliers propriété d'Ermewa, [...] wagons sont confiés en gestion au pool Transcéréales, de telle sorte que les wagons céréaliers propriété d'Ermewa et directement exploités par elle sont au nombre d'environ 1.083.
2. Pour couvrir les besoins liés à leurs activités d'organisation de transport ferroviaire de produits céréaliers, la société TMF SA et ses filiales TMF-Cita affrètent ou prennent en location chaque année un ensemble d'environ 1.800 wagons céréaliers. Ces affrètements et locations sont réalisés auprès d'Ermewa Ferroviaire ainsi qu'auprès de tiers, dont CTC/Transcéréales.
3. Les wagons loués auprès de CTC/Transcéréales par TMF étaient jusqu'au 2<sup>e</sup> semestre 2009 au nombre d'environ [...] wagons. Depuis le 2<sup>e</sup> semestre 2009, TMF utilise des wagons d'un nouveau partenaire (la société [...]), et a diminué en conséquence ses locations auprès de CTC/Transcéréales.
4. Au mois de novembre 2009, la ventilation des affrètements et locations de wagons céréaliers par TMF SA et ses filiales TMF-Cita était la suivante :

<b>Affrètement et location de wagons céréaliers par TMF SA et ses filiales Novembre 2009</b>		
<b>Entité ayant affrété les wagons</b>	<b>Origine des wagons</b>	<b>Nombre de wagons affrétés</b>
TMF SA	Ermewa Ferroviaire	1.083
TMF SA	[...]	317
TMF SA	[...]	129
TMF SA	[...]	37*
TMF SA	[...]	29
TMF SA	[...]	22
TMF-Cita (Deutschland) GmbH	Autres tiers	76
TMF-Cita Belgium N.V.	Autres tiers	41
TMF-Cita (Nederland) B.V.	Autres tiers	30
TMF SA	Autres tiers	8
<b>Total</b>		<b>1.772</b>

\* [...]

5. Comme indiqué dans les Annexes 1 à 4 aux Engagements, les contrats d'affrètement ou de location conclus par TMF SA et ses filiales auprès de tiers seront transférés avec la cession de l'Activité soumise à Désinvestissement.
6. Le parc de wagons céréaliers que TLP s'engage à céder ou à faire céder dans le cadre des Engagements comprendra un ensemble de 1.083 wagons, issus du parc propriété d'Ermewa et correspondant aux wagons actuellement exploités par TMF et ses Filiales.

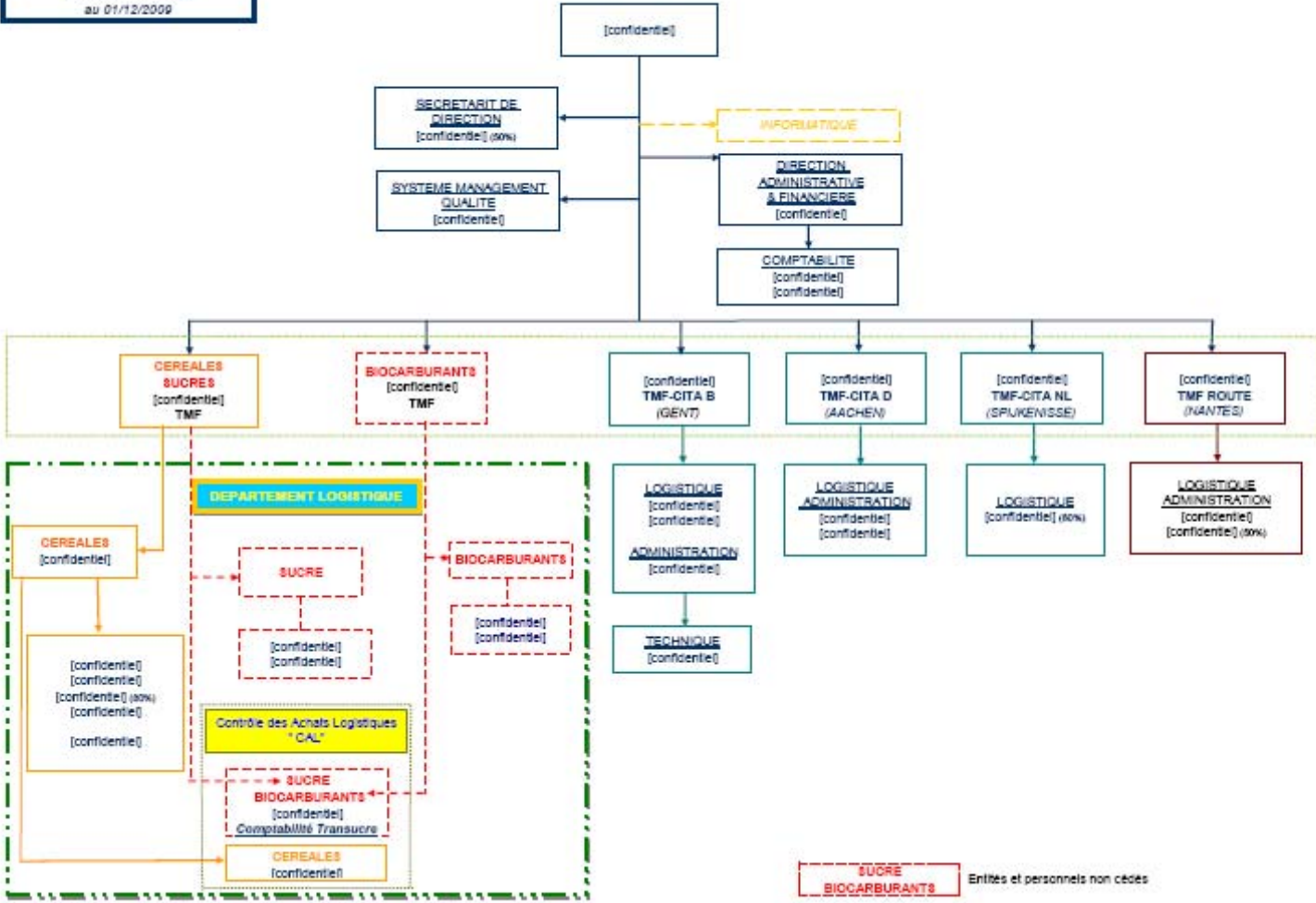
7. Les wagons céréaliers composant le parc objet de l'Engagement de cession sont tous des wagons trémie à déchargement axial.
8. Avec la cession de ce parc de wagons, l'Acquéreur se verra remettre toute la documentation afférente à leur propriété, à leur conformité aux normes en vigueur et au suivi de leur entretien.
9. La liste des 1.083 wagons céréaliers objet de l'Engagement et leur numéro d'identification figurent en **Annexe 5.1**.

**Annexe 6**  
**Accès garanti à 200 wagons céréaliers exploités au sein du pool Transcéréales**

1. TLP s'engage à ce que sa filiale CTC, en tant que gestionnaire du pool Transcéréales satisfasse toute demande de l'Acquéreur de prendre en location auprès du pool Transcéréales des wagons céréaliers dans une limite de 200 wagons par journée d'utilisation.
2. Les éventuelles demandes de l'Acquéreur de prendre en location jusqu'à 200 wagons céréaliers auprès du pool Transcéréales devront se conformer et seront traitées par CTC conformément aux « Conditions Générales de Location de Wagons Transcéréales » dans leur version en vigueur au jour de la demande, et ce notamment en ce qui concerne les conditions de préavis de mise à disposition et de dédit.
3. Les Conditions Générales de Location de Wagons Transcéréales en vigueur à la date des présents Engagements figure en **Annexe 6.1**.
4. S'agissant des conditions tarifaires, et par exception aux « Conditions de Tarification de Location de Wagons Transcéréales » applicables pendant la durée de l'Engagement, TLP pratiquera pendant la durée du présent engagement, des conditions équivalentes à celles octroyées actuellement à la société TMF et ses filiales TMF Cita, sous la réserve de la prise en considération des évolutions de coûts de ce secteur et de cette activité.
5. Cet engagement aura une durée de 3 ans à compter du Closing.

**ANNEXE 1.1**  
-  
**ORGANIGRAMME**

**ORGANIGRAMME  
OPERATIONEL**  
au 01/12/2009



## **ANNEXE 5.1**

-

## **WAGONS**







	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1983
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1983
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1983
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1983
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1983
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1983
	Ermewa Ferroviaire	1	6/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	4/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	4/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	4/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	4/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/12/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	18/02/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	8/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	9/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	9/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	9/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	25/05/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	22/05/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	30/05/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	30/05/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	8/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	8/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	8/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	8/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	11/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	11/07/1974

	Ermewa Ferroviaire	1	11/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	11/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	11/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	11/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	11/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	11/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	31/01/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	19/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	22/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	22/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	19/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	22/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	13/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	13/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	13/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	13/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	13/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	13/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	17/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	17/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	17/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	16/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	19/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	30/09/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	16/10/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	16/10/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	18/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	18/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	15/02/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	15/02/1971

	Ermewa Ferroviaire	1	29/03/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	29/03/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	29/03/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	29/03/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	6/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	6/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	8/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	8/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	8/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	8/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	12/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	12/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	12/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	12/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	12/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	12/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	12/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	12/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	12/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	12/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	19/07/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	19/07/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	19/07/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	23/07/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	23/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	23/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	28/05/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	3/09/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	30/06/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	16/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	16/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	25/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	15/05/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	6/05/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	16/06/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	7/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	7/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	22/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	22/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	22/07/1975

	Ermewa Ferroviaire	1	22/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	25/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	16/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	22/05/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	10/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	22/10/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	22/10/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	23/05/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	23/05/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	23/05/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	10/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	11/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	11/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	5/11/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	5/11/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	19/11/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	25/11/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	25/11/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	5/12/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	5/12/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	13/01/1976
	Ermewa Ferroviaire	1	3/02/1976
	Ermewa Ferroviaire	1	3/02/1976
	Ermewa Ferroviaire	1	31/03/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	18/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	18/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	18/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	11/04/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	11/04/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	11/04/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	11/04/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	4/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	4/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	4/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	4/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	16/04/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	19/04/1974

	Ermewa Ferroviaire	1	19/04/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	19/04/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	6/06/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	23/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	23/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	23/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	23/07/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	15/07/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	15/07/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	15/07/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	15/07/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	15/07/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	15/07/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	15/07/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	15/07/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	15/07/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	24/09/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	24/09/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	24/09/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	17/09/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	2/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	2/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	2/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	2/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	2/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	2/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	8/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	8/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	8/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	2/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	29/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	27/06/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	30/06/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	30/06/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	2/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	4/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	4/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	16/07/1975

	Ermewa Ferroviaire	1	19/06/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	1/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	1/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	13/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	1/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	13/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	1/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	1/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	1/02/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	1/04/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	1/04/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	1/04/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	1/11/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	1/11/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	1/11/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	1/12/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	29/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	1/03/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	1/04/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	1/04/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	1/04/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	1/04/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1972



	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	1/10/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	1/10/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	15/10/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	18/10/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	18/10/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	21/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	21/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	21/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	23/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	23/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	27/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	27/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	27/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	27/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	27/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	27/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	28/12/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	15/12/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	1/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	1/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	1/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	1/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	8/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	20/07/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	23/07/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	21/03/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	8/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	25/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	25/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	25/04/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	30/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	18/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	26/06/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	15/06/1975

	Ermewa Ferroviaire	1	4/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	8/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	22/10/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	22/10/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	5/11/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	5/11/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	9/02/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	12/10/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	16/10/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	28/11/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	26/12/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	15/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	15/07/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	31/07/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	15/02/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	15/12/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	15/06/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	15/11/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	15/03/1977
	Ermewa Ferroviaire	1	15/12/1979
	Ermewa Ferroviaire	1	15/11/1970
	Ermewa Ferroviaire	1	15/09/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	15/05/1971
	Ermewa Ferroviaire	1	21/03/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	11/03/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1977
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	15/02/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978

	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1978
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1976
	Ermewa Ferroviaire	1	15/05/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	15/09/1973
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1974
	Ermewa Ferroviaire	1	26/03/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	14/04/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	15/04/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	28/04/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	20/05/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	3/06/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	22/05/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	23/05/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	4/06/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	5/06/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	5/06/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	28/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	13/10/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	15/10/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	22/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	28/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	28/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	28/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	29/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	5/09/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	5/09/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	10/09/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	25/09/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	25/06/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	19/06/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	6/05/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	19/06/1980

	Ermewa Ferroviaire	1	18/06/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	14/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	7/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	8/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	8/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	7/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	6/10/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	6/10/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	6/10/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	1/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	12/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	13/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	17/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	19/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	19/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1968
	Ermewa Ferroviaire	1	1/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/10/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/06/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/11/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/12/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/10/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/06/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/07/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1975



	Ermewa Ferroviaire	1	12/12/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	22/12/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	29/12/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	2/04/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	2/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	3/04/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	1/04/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	1/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	19/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	23/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	15/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	15/11/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	30/11/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	3/12/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	9/12/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	9/12/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	9/12/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	30/11/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	19/06/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	30/06/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	30/06/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	30/06/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	30/06/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	17/08/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	10/09/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	15/09/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	27/11/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	8/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	8/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	8/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	8/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	13/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	12/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	12/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	13/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	20/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	22/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	22/01/1982

	Ermewa Ferroviaire	1	22/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	22/01/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	30/09/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	13/10/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	14/10/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	27/11/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	12/08/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	11/06/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	15/06/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	10/08/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	5/08/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	4/09/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	15/09/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	14/12/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	14/12/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	20/10/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	30/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	27/10/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	13/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	23/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	8/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	29/09/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	10/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	17/11/1972
	Ermewa Ferroviaire	1	23/11/1972





	Ermewa Ferroviaire	1	22/02/1983
	Ermewa Ferroviaire	1	9/02/1983
	Ermewa Ferroviaire	1	1/02/1983
	Ermewa Ferroviaire	1	21/10/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	21/10/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	29/10/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	21/10/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	26/10/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	22/12/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	29/07/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	29/07/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	23/12/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	1/10/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	29/07/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	29/07/1982
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	5/10/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	15/02/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	22/02/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	26/02/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	7/03/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	11/03/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	30/04/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	28/05/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	30/04/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	30/04/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	30/04/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	20/05/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	20/05/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	28/05/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	23/05/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	30/04/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	20/06/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	20/06/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	27/06/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	17/06/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	17/06/1985

	Ermewa Ferroviaire	1	17/06/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	17/06/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	20/06/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	30/12/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	15/08/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	23/07/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	13/12/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	15/07/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	18/06/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	18/06/1985
	Ermewa Ferroviaire	1	30/06/1987
	Ermewa Ferroviaire	1	30/06/1987
	Ermewa Ferroviaire	1	30/06/1987
	Ermewa Ferroviaire	1	28/04/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	21/04/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	28/04/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	5/05/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	22/05/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	5/06/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	2/06/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	23/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	28/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	28/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	29/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	30/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	30/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	31/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	31/07/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	26/09/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	26/09/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	29/09/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	29/09/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	29/09/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	27/06/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	14/05/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	5/05/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	19/09/1980

	Ermewa Ferroviaire	1	7/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	1/08/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	30/09/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	3/10/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	5/02/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	19/12/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	19/12/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	19/12/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	19/12/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	29/12/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	12/01/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	29/12/1980
	Ermewa Ferroviaire	1	2/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	2/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	4/03/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	23/02/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	23/02/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	23/02/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	23/02/1981
	Ermewa Ferroviaire	1	27/09/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	25/09/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	16/11/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	16/11/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	16/11/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	18/09/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	25/09/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	16/11/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	16/11/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	5/10/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	18/09/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	1/11/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	1/11/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	1/11/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	1/09/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	1/10/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	1/10/1984
	Ermewa Ferroviaire	1	25/02/1975





















	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
	Ermewa Ferroviaire	1	1/01/1975
		<b>1083</b>	

## **ANNEXE 6.1**

-

# **CONDITIONS GÉNÉRALES de LOCATION des WAGONS TRANSCÉRÉALES**

**COMPAGNIE DE TRANSPORTS DE CÉRÉALES Membre de l'Association  
QUALIWAG\***

**CONDITIONS GÉNÉRALES de LOCATION des WAGONS TRANSCÉRÉALES**

**en date du 1er juillet 2009**

**CHAPITRE I**

Les règles applicables à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009 sont, d'une part, définies ci-dessous et d'autre part, précisées au Chapitre II, Conditions de Tarification de la Location des wagons TRANSCÉRÉALES.

**ARTICLE 1 – PRESCRIPTIONS OBLIGATOIRES :**

1.1 - Les wagons gérés par la C.T.C. dans le cadre de l'organisation TRANSCÉRÉALES, sont destinés exclusivement au transport en vrac des « matières premières agricoles brutes ou ayant subi une première transformation » destinées à l'alimentation humaine, animale ou à une utilisation industrielle (par exemple le blé ou le maïs pour l'éthanol après extraction de l'amidon, le colza pour le biocarburant).

1.2 - La liste des produits agricoles autorisés et des produits interdits au transport dans ces wagons est reprise à l'article 15 des présentes Conditions Générales.

1.3 - Dans le cas où le client veut transporter une marchandise autre que celles autorisées (cf article 15 paragraphe 1 du présent document), à l'exclusion des marchandises interdites (cf article 15 paragraphe 2 du présent document), ou une marchandise autorisée mais comportant des OGM, il doit en faire la demande écrite à la C.T.C. et ne peut pas charger le matériel avec cette marchandise tant qu'il n'a pas reçu l'accord écrit de la C.T.C. lui précisant les conséquences éventuelles que ce chargement peut entraîner (nettoyage des wagons en particulier).

1.4 - Dans le cas où le client n'a connaissance que tardivement avant et/ou après déchargement que le produit était interdit ou non conforme et qu'il présente un risque alimentaire, il doit avertir la C.T.C. le plus rapidement possible en indiquant les numéros des wagons concernés et la nature exacte de la marchandise réputée non conforme, les actions

---

\* L'Association Qualiwig ([www.qualiwag.fr](http://www.qualiwag.fr)) a pour but de promouvoir et développer le trafic ferroviaire des produits agricoles bruts. Plus particulièrement, elle définit selon les principes HACCP, des règles de mise à disposition et d'utilisation des wagons spécialisés dans le transport des matières premières brutes ou ayant subi une première transformation, en France et au sein de l'Union Européenne.

d'information qu'il a menées auprès des différents acteurs de la filière et les documents prouvant cette diffusion qu'il s'engage à conserver. Dans le cas où il envisage de mettre en œuvre des moyens spécifiques pour éliminer le risque alimentaire détecté (traitement, désinsectisation ...), il devra au préalable obtenir l'accord de la C.T.C.

1.5 - Dans le cas où un client n'avertit pas la C.T.C. des chargements de produits autres que ceux autorisés, des produits autorisés mais comportant des OGM ou de produits non conformes présentant un risque alimentaire, qu'il effectue dans les wagons TRANSCÉRÉALES, il est tenu pour responsable de toutes les conséquences commerciales, juridiques, techniques et financières que ces chargements sont susceptibles d'engendrer.

1.6 - Dans le cas d'immobilisation prolongée du matériel chargé pouvant entraîner une détérioration de la marchandise, le client doit obligatoirement avertir par lettre recommandée avec A.R. tous les acteurs de la filière susceptibles d'être concernés par cette immobilisation et en adresser une copie à la C.T.C.

La C.T.C. avisera alors le client de toutes les conséquences que ces risques peuvent entraîner sur le wagon. Tous les frais de remise en état du matériel ainsi que les frais à vide d'envoi en atelier seront répercutés au client sur présentation des justificatifs correspondants. Il est rappelé que les wagons TRANSCÉRÉALES gérés par la C.T.C. ne peuvent pas être assimilés à un moyen de stockage et que la conservation de la marchandise n'est pas assurée du fait de cette utilisation.

1.7 - Par ailleurs, dans le respect des règles du « Guide de bonnes pratiques d'hygiène et d'application des principes HACCP pour le transport en wagons spécialisés de matières premières agricoles brutes sèches d'origine végétale\* » élaboré par Qualiwig :

- Le client doit être en mesure de prouver que la marchandise, avant chargement, correspond bien au cahier des charges du contrat commercial (formules « Incograin » ou équivalent) dans toutes ses caractéristiques.
- Dans le cas où une marchandise serait refusée à destination pour des motifs de non-conformité au cahier des charges de ce contrat commercial, le client serait responsable de tous les dommages commerciaux, techniques, juridiques et financiers en résultant.
- La C.T.C. fournit par wagon et à la première affectation du matériel :
  - la nature des 3 dernières marchandises transportées,
  - le niveau de la dernière préparation (cf article 10 ci après), à condition que celle-ci ait été réalisée au plus tôt 3 mois avant la date du premier voyage en charge fourni.
- Le client s'engage à fournir aux différents acteurs de la filière concernés, les informations décrites ci-dessus qu'il a reçues de la C.T.C.

---

\* Ce guide rédigé par l'Association Qualiwig préconise un ensemble de bonnes pratiques aux différents utilisateurs des wagons, à partir de leur point de départ vide sur le lieu de chargement jusqu'à leur restitution à vide après déchargement.



1.8 - Le client, dans le cas d'une utilisation du matériel pour des trafics en charge effectués avec des Entreprises Ferroviaires ne transmettant pas les informations décrites ci-dessus à la C.T.C., est tenu, au moment de la restitution du matériel, de fournir, par écrit, à la C.T.C. la nature des 3 dernières marchandises transportées et de leurs propriétés spécifiques et des éventuels travaux de préparation ou nettoyage qu'il a pu faire réaliser pendant cette utilisation.

Il sera tenu pour responsable de l'exactitude de l'information fournie comme de sa non fourniture.

Dans le cas où le client est dans l'impossibilité de fournir ces informations, il est redevable à la C.T.C. d'une indemnité forfaitaire égale au coût de préparation de niveau 2 décrite à l'article 10 ci-après et à l'article 6 du chapitre II puisque les wagons doivent être dirigés sur un atelier avant réaffectation.

Si le matériel restitué est refusé au premier chargement suivant par une Société agréée d'Inspection et de Contrôle parce que la marchandise restant éventuellement dans le wagon est différente de celle déclarée, ou identique mais en quantité importante, le client est redevable à la C.T.C. d'une indemnité forfaitaire égale au coût de préparation de niveau 2 décrite à l'article 10 ci-après et à l'article 6 du Chapitre II.

## **ARTICLE 2 – COMMANDE DE LOCATION DE MATÉRIEL :**

2.1 Toute commande de location de matériel par le client doit être passée auprès de la C.T.C. à Paris, confirmée par écrit et préciser :

- la nature, les propriétés spécifiques éventuelles (Bio, OGM par exemple) et, lorsqu'il le connaît, l'usage final de la marchandise (alimentation humaine ou animale)
- le poids approximatif (ou la densité) des produits à transporter,
- les éventuelles incompatibilités du produit à transporter avec des produits transportés précédemment,
- le choix de l'état du wagon et le niveau de préparation requis (cf article 10 ci après),
- le type et le nombre de wagons à fournir simultanément,
- le nom et l'adresse ferroviaire de l'installation terminale embranchée (I.T.E.) de première mise à disposition,
- la date prévue de mise à disposition du matériel sur cette I.T.E. et la date prévue du premier départ en charge,
- la durée approximative d'emploi du matériel et le trafic à réaliser.
- La ou les Entreprise(s) Ferroviaire(s) à qui le client a confié la réalisation de son trafic.

**Nota** : La C.T.C. se réserve le droit de refuser la fourniture de wagons si l'Entreprise Ferroviaire choisie par le client ne respecte pas les prescriptions du Contrat Uniforme d'Utilisation (C.U.U.) vis-à-vis du détenteur du matériel ou son ayant droit.

2.2. En cas d'annulation ou de modification d'une commande par le client alors que le matériel a déjà été expédié par la C.T.C., le client se verra facturer :

- Les frais d'envoi du matériel vide et les frais annexes éventuels,
- La location du matériel calculée comme suit :
  - taux journalier par type de wagon prévu avec le client,
  - début de location : 2 jours francs avant le jour demandé de mise à disposition du

matériel sur l'I.T.E. au moment de la commande initiale,  
• fin de location en cas d'annulation : jour inclus de restitution vide de l'I.T.E. sur lequel aurait dû être chargé le wagon.

- Le forfait de première mise à disposition correspondant au matériel fourni.

2.3 Toute commande, modification ou annulation adressée par le client à la C.T.C. fera l'objet, en retour d'un accusé de réception. Sans réponse de la part du client dans les 24h ouvrés, les informations de cet accusé de réception seront réputées acceptées par le dit client.

### **ARTICLE 3 - FOURNITURE DE MATÉRIEL EN LOCATION :**

3.1 Le matériel est fourni par la C.T.C. dans la limite de ses disponibilités.

3.2 Après acceptation de l'accusé de réception de la commande de location écrite du client, la C.T.C. dispose d'un délai de fourniture calculé en jours francs et dont la durée est fonction de l'importance de la demande.

NOMBRE DE WAGONS	NOMBRE DE JOURS (délais des acheminements et durées de préparation non compris)
jusqu'à 25 wagons	10 jours
de 26 à 50 wagons	15 jours
de 51 à 100 wagons	20 jours
plus de 100 wagons	30 jours

3.3 Le délai de fourniture engage la C.T.C. pour autant que la preuve est apportée d'une faute ou d'une négligence de sa part dans la diligence qu'elle met à l'exécution de sa prestation, à l'exclusion d'un incident, retard ou en cas de force majeure ou assimilable où la responsabilité de la C.T.C. ne peut être retenue.

3.4 Le matériel est mis à disposition du client, au lieu fixé en accord avec lui, dans un état de préparation conforme aux indications figurant dans la commande selon les articles 2.1, 8.8 et 10 du présent chapitre, ainsi qu'en bon état de fonctionnement et de circulation. Dans le cas où le client décide de changer la première destination du matériel à vide par rapport à celle demandée au moment de la commande et ce, sans en informer la C.T.C, celle ci ne pourra être tenue pour responsable des conséquences que pourrait entraîner cette modification.

A défaut de réserves précises, écrites, en français, adressées à la C.T.C. par lettre recommandée avec AR, ou via le site internet C.T.C. [www.ctc-sa.fr](http://www.ctc-sa.fr) rubrique « relevé d'anomalie » dès sa remise par une entreprise ferroviaire, le matériel est réputé avoir été livré en bon état et apte à la circulation comme au transport de la marchandise concernée.

### **ARTICLE 4 - MISE A DISPOSITION :**

Le calcul des temps de location des wagons gérés par la C.T.C. est décrit au chapitre II article 3.

Il est rappelé que les matériels sont toujours remis au client selon les modalités définies au chapitre II des Conditions de Tarification de la Location des wagons TRANSCÉREALES

La mise à disposition sous un régime différent ne peut se faire qu'après entente préalable confirmée par écrit par la C.T.C.

Dès l'instant de l'arrivée des wagons et jusqu'au moment de leur remise à la disposition de la C.T.C., au lieu convenu entre les parties, tout transport à charge comme à vide est à la charge du client, sauf en cas de réforme imputable à la C.T.C. (cf article 8.1 du présent chapitre).

#### **ARTICLE 5 - TRANSPORTS A VIDE SUCCESSIFS :**

Si pour une raison quelconque, indépendante de la C.T.C, le client fait effectuer plusieurs voyages à vide successifs aux matériels qui lui sont confiés, il se voit facturer :

- tous les frais réels de transport à vide autres que ceux afférents au voyage à vide qui précède immédiatement le voyage en charge,
- les frais annexes pouvant en découler (modification au contrat de transport, par exemple) ainsi que toutes leurs conséquences,
- le nombre de jours couvrant toute la période où se sont effectués les transports à vide supplémentaires aussi bien après une commande (voir article 2 ci-dessus) qu'en cours d'exploitation sur la base des taux journaliers par type de wagon convenus avec le client,
- le forfait de première mise à disposition correspondant en cas de première affectation.

#### **ARTICLE 6 – TVA :**

Les transports pour exportation par les ports maritimes ou fluviaux situés sur le territoire de l'Union Européenne sont soumis au régime du trafic intra-communautaire (application de la TVA, sauf attestation d'exportation de la marchandise fournie par le client, conformément aux dispositions légales en vigueur).

#### **ARTICLE 7- UTILISATION – CIRCULATION :**

7.1 Le client, qui est "Gardien de la chose" (Articles 1147, 1382 et suivants du Code Civil), doit faire usage des wagons en "Bon Père de Famille". A ce titre, il doit notamment s'assurer que chacun des utilisateurs du matériel appliquera dans leur intégralité les procédures reprises :

- Dans le « Manuel d'utilisation des wagons à trémies spécialisés dans le transport de Matières Premières Agricoles Brutes sèches d'origine végétale », applicables aux wagons TRANSCÉREALES et à ceux gérés par la C.T.C.\*

---

\* Ce manuel a été rédigé pour toutes les personnes concernées par l'utilisation des wagons à trémies du parc TRANSCÉREALES gérés par la C.T.C. ([www.ctc-sa.fr](http://www.ctc-sa.fr))

- Dans le « Guide des bonnes pratiques d'hygiène et d'application des principes HACCP pour le transport en wagons spécialisés de matières premières agricoles brutes sèches d'origine végétale » élaboré par l'Association Qualiwig.

- 7.2 Aucun changement ne doit être apporté, par le client, à un organe quelconque des wagons. Les plaques de propriété ne peuvent être enlevées, ni les inscriptions modifiées. Aucun sigle publicitaire ne peut être apposé, sauf accord préalable et écrit de la C.T.C.
- 7.3 Il est interdit au client de sous-louer ou de prêter le matériel qui lui a été confié.
- 7.4 La C.T.C. se réserve le droit de faire inspecter par une Société agréée d'Inspection et de Contrôle, en tous temps et lieux son matériel pour s'assurer de sa bonne utilisation et plus particulièrement pour vérifier que les opérations de déchargement des wagons sont effectuées conformément aux prescriptions du manuel d'utilisation.
- 7.5 Sur la demande de la C.T.C. et suivant les modalités fixées par elle, le client doit l'informer des mouvements des wagons dont il a la disposition.
- 7.6 Le client doit se conformer à toutes les prescriptions réglant la circulation des wagons, notamment celles émanant des Entreprises Ferroviaires, sous la responsabilité desquelles les wagons sont appelés à circuler.  
Par ailleurs, il doit veiller à ce que ses livreurs respectent impérativement le tableau des charges inscrites sur le wagon et que le poids de la marchandise chargée par wagon ne dépasse pas la charge maximale autorisée pour chacun des matériels utilisés.
- 7.7 Le client est responsable de toutes les conséquences commerciales, juridiques, techniques et financières pouvant résulter de tout manquement aux dispositions du présent article.

#### **ARTICLE 8 - ENTRETIEN - REPARATIONS – ASSURANCES :**

- 8.1 Pendant toute la durée de la location, les travaux éventuels d'entretien courant et de révision périodique restent à la charge et sous la responsabilité de la C.T.C. en tant que loueur des wagons. Le client doit se conformer aux instructions que lui communiquera la C.T.C. pour faire procéder à ces éventuels travaux d'entretien et de révision et de remplacement éventuel des wagons arrêtés.

Dans le cas où le client ne respecte pas cette obligation pour quelque motif que ce soit, la C.T.C. se réserve le droit de faire procéder à l'arrêt du matériel concerné par tous les moyens qu'elle jugera utile pour assurer ces travaux. Le client sera responsable de tous les dommages commerciaux, techniques, juridiques et financiers que ce manquement pourra engendrer.

- 8.2 Le client est responsable de tout dommage provoqué ou subi par les wagons qui sont mis à sa disposition ainsi que par les marchandises transportées. En conséquence, il doit prendre auprès d'une compagnie notoirement solvable, toutes garanties d'assurances en couverture des risques dommages et des risques responsabilité civile qu'il encourt. La C.T.C. se réserve le droit de lui demander de justifier du respect de cette obligation.

8.3 Dans tous les cas d'avaries ou de sinistres, quels qu'en soient l'importance et le lieu, le client en fait les constatations régulières (nature, étendue, cause), les déclare auprès de sa compagnie d'assurances, prend toutes les réserves utiles auprès des tiers, prévient la C.T.C. dans les 24 heures et lui confirme, aussitôt, par lettre recommandée.

Il s'applique à prendre toutes les dispositions nécessaires à la meilleure sauvegarde des intérêts de la C.T.C. et se conforme à ses directives.

Il exerce lui-même, ou subrogé par ses assureurs, son recours contre tout tiers responsable. Ce recours ne peut en rien retarder le versement des indemnités qu'il doit à la C.T.C. du chef même de sa responsabilité envers elle.

8.4 Les travaux effectués sur les wagons, quels qu'ils soient et quelle qu'ait été la cause de leur nécessité, feront, obligatoirement, l'objet d'une instruction particulière par la C.T.C.

8.5 Si ces travaux ne sont pas à la charge du client, la C.T.C. suspend la location pendant la période d'immobilisation en découlant.

8.6 Si la responsabilité du client se trouve reconnue, tous les frais réels de transport et frais annexes éventuels vers l'atelier, ceux de remise à disposition ou de remplacement du matériel, le temps d'immobilisation et le montant des réparations s'imputent à son compte.

8.7 En cas d'immobilisation des wagons ou d'entraves apportées à leur emploi, pour une raison indépendante de la volonté de la C.T.C., le client ne peut exiger le remplacement du matériel, et reste devoir l'intégralité de la période de location correspondante.

8.8 Le client doit obligatoirement choisir des Entreprises Ferroviaires adhérentes au Contrat Uniforme d'Utilisation (C.U.U.).

Dans le cas contraire, le client sera responsable de tous les dommages, commerciaux, techniques, juridiques et financiers que ce manquement pourrait engendrer. La C.T.C. se réserve la possibilité de faire procéder à l'arrêt de ses wagons dans le cas où elle constaterait des manquements aux prescriptions de leur utilisation par les dites Entreprises Ferroviaires et ce jusqu'à examen et corrections éventuelles de ces manquements.

Dans ce cas également, le client sera responsable de tous les dommages, commerciaux, techniques, juridiques et financiers que ces manquements pourraient engendrer.

## **ARTICLE 9 – RESTITUTION DU MATÉRIEL :**

9.1 Le client doit informer la C.T.C., avec un préavis de huit jours, de son intention de restituer le matériel. Dès l'instant de la disponibilité effective du ou des wagons, le client avise, par les moyens les plus rapides, la C.T.C. qui lui indique l'adresse et la gare sur laquelle il devra procéder aux formalités d'expédition à vide.

9.2 Lors de leur restitution, les wagons doivent être en bon état d'utilisation (article 1 ci-dessus) et de circulation, exempts de toute marchandise à l'intérieur des trémies comme à l'extérieur (cf Manuel d'utilisation des wagons). Le client restituant sera responsable financièrement

des interventions éventuelles imposées par une Entreprise Ferroviaire pour rendre le matériel apte à circuler et à être utilisé pour un nouveau chargement selon l'article 6 du chapitre II, Conditions de Tarification de la Location des wagons TRANSCÉREALES, y compris le temps d'immobilisation, les frais à vide et frais annexes éventuels découlant de ces interventions.

9.3 Si le client restitue le matériel dans un état qui nécessite, après constat par un organisme agréé,

- un nettoyage intérieur, il lui sera facturé, forfaitairement et par wagon, le coût d'une préparation de niveau 2 tel que décrit à l'article 10 ci-après un nettoyage extérieur, il lui sera facturé le montant forfaitaire prévu à l'article 6.2 du chapitre II, Conditions de Tarification de la Location des wagons TRANSCÉREALES.

9.4 Dans le cas où ces nettoyages intérieur et/ou extérieur nécessitent, sur constat établi par un organisme agréé, lors de la restitution, l'utilisation de produits ou procédés spécifiques, les frais répercutés au client seront ceux du niveau 3 de préparation tels que décrits ci-dessus pour l'intérieur des trémies et le montant forfaitaire prévu à l'article 6.2 du chapitre II, Conditions de Tarification de la Location des wagons TRANSCÉREALES.

9.5 Pour faire expédier les wagons à vide à l'adresse communiquée par la C.T.C, le client remet à l'Entreprise Ferroviaire les documents contractuels nécessaires pour l'acheminement à vide des wagons selon les règles précises de la dite Entreprise Ferroviaire.

9.6 Aucun wagon, autre que ceux portant la mention TRANSCÉREALES ou ceux gérés par la C.T.C., ne peut apparaître sur ces documents contractuels.  
Dans le cas où la C.T.C. serait débitée de frais de parcours à vide ou d'autres frais annexes relatifs à du matériel autre que TRANSCÉREALES ou géré par la C.T.C, celle-ci refacturerait ces frais au client, majorés forfaitairement de 3%. Cette facture sera exigible à réception.

9.7 Si pour une cause quelconque le client se trouve dans l'impossibilité de restituer le matériel dans un délai de 6 mois, il doit verser à la C.T.C., indépendamment d'une indemnité pour privation de jouissance, le montant de la valeur à neuf d'un wagon de mêmes type et caractéristiques.

#### **ARTICLE 10 – OPTIONS à CHOISIR QUANT au NIVEAU de PRÉPARATION des WAGONS (ETAT INTERIEUR DES TREMIES):**

10.1 Au moment de sa commande, le client doit préciser obligatoirement l'état voulu du matériel commandé en choisissant l'une les 3 offres ci-dessous :

**Offre A** - Matériel affecté en l'état après déchargement par le dernier réceptionnaire conformément aux présentes Conditions Générales et en application des procédures décrites au Manuel d'utilisation des wagons sans préparation spécifique.

**Offre B** - Matériel affecté après préparation de niveau 1.

**Offre C** - Matériel affecté après préparation de niveau 2 ou 3 selon les spécificités demandées.

10.2 Choix du niveau de préparation du matériel avec fourniture éventuelle d'un certificat attestant l'intervention sur demande du client :

**Niveau 1** : Elimination totale des résidus de produits à l'intérieur des trémies pour les rendre complètement vides.

**Niveau 2** : Nettoyage à sec de l'intérieur des trémies (couvercles supérieurs, trappes de vidage et glissières) pour les rendre propres.

**Niveau 3** : Nettoyage à l'eau avec ou sans détergent, avec ou sans produit désinfectant ou désinsectisant et séchage de l'intérieur des trémies.

A chacune des offres et des préparations décrites, correspondent un délai de réalisation et un coût dont le montant couvre, outre les opérations de nettoyage, les frais d'envoi en atelier à cette fin et le temps d'immobilisation repris à l'article 6 du Chapitre II, Conditions de Tarification de la Location des wagons TRANSCÉRÉALES.

L'acceptation et le chargement du matériel préparé selon les options ci-dessus, constituent de la part du client l'acceptation de l'état de propreté du dit matériel.

Dans le cas où le client décide de lui-même d'effectuer ou de faire effectuer une préparation équivalente au niveau 1, il en avertit la C.T.C. qui intégrera cette information dans ses documents de traçabilité du matériel et la restituera dans les données fournies à l'affectation des wagons.

Si le nettoyage intérieur et/ou extérieur du wagon intervient au-delà de la première affectation, seuls les frais à vide et les frais de préparation, selon le niveau demandé, seront à la charge du client, et ceci sans interruption de la location du matériel pendant toute la durée de l'opération.

#### **ARTICLE 11 - RÉSERVE DE PROPRIÉTÉ :**

Ni la mise à disposition ni l'utilisation des matériels, quels qu'en soient le lieu et la durée, ne peuvent jamais, en aucun cas et en aucune manière, être assimilables à un engagement de vente ou à un transfert de propriété.

En conséquence, le matériel mis à disposition ne peut être cédé, donné en gage, ni frappé valablement de saisie ou d'exécution. Si cependant, des faits de saisie ou d'exécution se produisaient, le client serait tenu d'en aviser immédiatement la C.T.C. et de faire le nécessaire pour obtenir la mainlevée puisque les wagons qu'il a pris en location ne sont pas sa propriété. Il convient donc que le client en informe sans délai la personne qui souhaite procéder à la saisie. Les frais consécutifs à la défense des intérêts de la C.T.C, soit avancés par elle, soit payés par le client, restent à la charge de ce dernier.

#### **ARTICLE 12- CLAUSE RÉSOLUTOIRE :**

Le refus, par le client, de remplir l'une quelconque des obligations auxquelles il s'engage par les présentes Conditions (Chapitres I et II), comme celui d'acquitter quelque somme que ce soit, due au titre de ces présentes Conditions (Chapitres I et II), entraînera automatiquement le retrait du matériel, aux torts du client et à ses frais, la C.T.C. réservant tous ses droits d'un recours contentieux.

### **ARTICLE 13 - CONTESTATIONS ET ARBITRAGES :**

Tous les litiges, pouvant naître de la validité, de l'interprétation ou de l'exécution des présentes Conditions, seront soumis à un tribunal arbitral composé de trois arbitres :

Les deux premiers, choisis respectivement par chacune des parties, désigneront à leur tour, lors de leur première réunion et au plus tard dans le mois suivant la date de leur désignation, un arbitre supplémentaire afin de mettre le tribunal à même de statuer à la majorité.

La langue de l'Arbitrage sera le français, le lieu d'Arbitrage PARIS et le droit applicable, la Loi française.

Faute par l'une des parties de désigner un arbitre quinze jours après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception, ou faute par les arbitres désignés par les parties de se mettre d'accord sur le choix de l'arbitre supplémentaire, il sera pourvu, à la requête de la partie la plus diligente, à la désignation nécessaire par Monsieur le Président du Tribunal de Commerce de Paris statuant en référé ; cette décision ne sera susceptible d'aucun recours.

La sentence, sauf prorogation consentie de l'accord des parties, devra être rendue dans le délai de trois mois à compter de la date de constitution régulière du Tribunal arbitral. Les arbitres ne seront pas tenus d'observer les règles de procédure, ni les délais prescrits par le Code de procédure civile. Ils agiront comme amiables compositeurs et statueront en dernier ressort, les parties convenant de renoncer à toutes voies de recours, quels que soient la décision et l'objet du litige.

### **ARTICLE 14 – APPLICATION :**

Toute commande de matériel entraîne l'acceptation, sans réserve, des présentes Conditions (Chapitres I et II), dont le client reconnaît avoir eu pleine et entière connaissance.



**ARTICLE 15 - PRODUITS AGRICOLES :**

**LISTE DES MARCHANDISES<sup>1</sup> AUTORISEES AU CHARGEMENT DANS LES WAGONS SPECIALISES POUR LES MPAB :**

<b>NATURE DE LA MARCHANDISE</b>	<b>CODES NHM</b>		
AVOINE	10040000		
BLE	10010000	10019091	
BLE DUR	10011000		
CAFE VERT	09011100		
CEREALES nda	10089000		
FEVEROLES	07135000		
GLUTEN de BLE	11090000		
GRAINES de COLZA	12050000	12051000	
GRAINES de LUPIN	12092950		
GRAINES de SOJA	12010000	12081000	
GRAINES de TOURNESOL	12060000		
GRAINES OLEAGINEUSES nda	12030000	12040000	12070000
MAÏS	10050000		
MALT	11070000		
MANIOC	07140000	07141000	
ORGE de BRASSERIE	10030000		
ORGE FOURRAGERE	10030000		
PELLETS de CEREALES	11030000	07141010	11032000
PELLETS DE FARINES de CEREALES	11020000	11031100	
PELLETS DE FARINES de GRAINES OLEAGINEUSES	12080000		
PELLETS de LUZERNE	12140000	12141000	12149091
POIS PROTEAGINEUX	23080000		
PULPES de BETTERAVE	23030000		
RIZ	10062000	10060000	10064000
RIZ	10063000	10063021	10063061
SEIGLE	10020000		
SONS, GRITZ et AUTRES ISSUES de CEREALES	11043000	23020000	
SORGHO	10070000		
TOURTEAUX d'ARACHIDE	23050000		
TOURTEAUX de COLZA	23060000		
TOURTEAUX de SOJA	23040000		
TOURTEAUX de TOURNESOL	23060000		
TOURTEAUX nda	23060000		

Des produits bruts agricoles (tels que céréales, graines oléagineuses, produits dérivés ou autres produits issus des céréales et graines oléagineuses) figurant sur la liste ci-dessus comportant des OGM ne sont autorisés à être chargés et transportés qu'après accord préalable et écrit de la C.T.C.

Les produits figurant sur la liste de l'annexe 2 sont strictement interdits au chargement et au transport.

<sup>1</sup> Marchandises réputées NON OGM

Par ailleurs, il va de soi, comme les wagons sont spécialisés exclusivement au transport des MPAB, que les engrais ou d'autres produits hors MPAB transportés en vrac, tels que minerais, produits de carrière, etc. sont également strictement interdits au chargement et transport dans ces wagons.

**15.2 LISTE des MARCHANDISES INTERDITES au CHARGEMENT dans les WAGONS SPECIALISES POUR LES MPAB :**

<b>NATURE DE LA MARCHANDISE</b>	<b>CODES NHM</b>
BOYAUX D'ANIMAUX	05040000
DECHETS D'ORIGINE ANIMALE	05119900
DECHETS DE POISSONS	05119110 05119190
FARINES DE POISSONS	03051000
FARINES DE POISSONS	23012000
FARINES DE SANG D'ANIMAUX nda	05119900
FARINES DE VIANDES ou d'ABATS	23011000