

***Cas n° COMP/M.6794 -  
CAISSE DES DEPOTS  
ET CONSIGNATIONS /  
VEOLIA TRANSDEV***

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

**RÈGLEMENT (CE) n° 139/2004  
SUR LES CONCENTRATIONS**

---

Article 4(4)  
Date: 26.04.2013



COMMISSION EUROPEENNE  
Competition DG

Markets and cases V: Transport, Post and other services  
**Mergers**

Bruxelles, 26.4.2013  
C(2013) 2546 final

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

PROCÉDURE DE CONTRÔLE DES  
OPÉRATIONS DE CONCENTRATION

## A la Partie Notifiante

## A l'Autorité de la concurrence

Madame, Monsieur,

**Objet:** Affaire n° COMP/M.6794 – CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS/VEOLIA TRANSDEV  
Décision de la Commission suite au mémoire motivé présenté conformément à l'article 4, paragraphe 4 du règlement n° 139/2004<sup>1</sup> relatif à un renvoi de l'affaire à la France.

**Date du dépôt du mémoire motivé: 19 mars 2013**

**Délai légal pour la réponse de l'Etat membre: 17 avril 2013**

**Délai légal pour la décision de la Commission: 26 avril 2013**

---

<sup>1</sup> JO L24, 29.1.2004, p.1 («le règlement sur les concentrations»). Applicable à compter du 1er décembre 2009, le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne («TFUE») a introduit divers changements, parmi lesquels le remplacement des termes «Communauté» par «Union» et «marché commun» par «marché intérieur». Les termes du TFUE seront utilisés dans cette décision.

## I. INTRODUCTION

1. Le 19 mars 2013, la Commission a reçu, au moyen d'un mémoire motivé, une demande de renvoi au titre de l'article 4, paragraphe 4, du règlement sur les concentrations concernant un projet de transaction par lequel la Caisse des Dépôts et Consignations («CDC», France) acquerrait, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle exclusif de la société Veolia Transdev (France) (ci-après «l'opération»). La CDC demande que l'opération soit examinée dans sa totalité par les autorités compétentes de la France.
2. Conformément à l'article 4, paragraphe 4, du règlement sur les concentrations, avant de notifier officiellement une opération de concentration à la Commission, les parties peuvent demander que la Commission procède au renvoi partiel ou total de l'affaire aux Etats membre où la concentration risque d'affecter la concurrence de manière significative sur des marchés qui présentent toutes les caractéristiques de marchés distincts.
3. Une copie de ce mémoire motivé a été envoyée à tous les Etats membres le 20 mars 2013.
4. Par télécopie du 8 avril 2013, l'Autorité de la concurrence, en tant qu'autorité compétente de la France, a informé la Commission que la France acceptait la demande de renvoi.

## II. LES PARTIES

5. **La CDC** est un établissement public français doté d'un statut juridique spécial. Elle est investie de missions d'intérêt général. En particulier, la CDC gère des fonds (tels que des caisses de retraite) auxquels les pouvoirs publics souhaitent apporter une protection particulière. La CDC est également prêteur et investisseur public. Par ailleurs, le groupe CDC est engagé, notamment au travers de diverses filiales et entreprises communes, dans des activités ouvertes à la concurrence, en particulier l'immobilier, l'environnement et l'énergie, l'investissement et le capital investissement, le transport collectif (au travers de Veolia Transdev), l'ingénierie des infrastructures (au travers d'Egis), l'exploitation de stations de ski, de sites de loisirs, de résidences de tourisme et d'hôtels, et les services postaux et bancaires (au travers de la Poste).
6. **Veolia Transdev** est une société anonyme de droit français actuellement contrôlée conjointement par la CDC et Veolia Environnement, qui en détiennent chacune 50% du capital et des droits de vote. Veolia Transdev est issue du rapprochement des filiales transport de ses deux sociétés-mères, qui a eu lieu en 2011. Ce rapprochement (ci-après «l'opération initiale») avait été notifié à la Commission au titre du règlement sur les concentrations. Le 12 août 2010, la Commission avait procédé à un renvoi partiel de cette affaire aux autorités compétentes de la France et des Pays-Bas, et l'avait autorisé sans condition en ce qui concerne les aspects exclus du champ du renvoi<sup>2</sup>. A la suite de la décision de renvoi, la NMa, en tant qu'autorité compétente des Pays-Bas, avait autorisé

---

<sup>2</sup> Affaire n°COMP/M.5741 CDC / Veolia Environnement / Transdev / Veolia Transport.

l'opération initiale sans condition le 9 décembre 2010<sup>3</sup> tandis que l'Autorité de la concurrence l'avait autorisée le 30 décembre 2010 sous réserve du respect de certains engagements soumis par les parties<sup>4</sup>. Veolia Transdev est principalement active sur les marchés du transport de voyageurs. Elle a par ailleurs une activité limitée dans le domaine des services d'ingénierie des infrastructures.

### III. L'OPÉRATION ET LA CONCENTRATION

7. L'opération<sup>5</sup> consistera en une modification de la structure du capital de Veolia Transdev et comportera la signature d'un nouveau pacte d'actionnaires. En ce qui concerne la structure du capital, la CDC et Veolia Environnement ont l'intention de participer à une augmentation de capital sur une base non paritaire, par conversion des prêts de la CDC et de Veolia Environnement à Veolia Transdev. A l'issue de l'opération, la CDC détiendra 60% du capital et des droits de vote de Veolia Transdev, le solde de 40% étant détenu par Veolia Environnement.
8. En vertu du futur pacte d'actionnaires<sup>6</sup>, la majorité des membres du conseil d'administration de Veolia Transdev sera nommée sur proposition de la CDC, les autres étant nommés sur proposition de Veolia Environnement. Le président du conseil d'administration sera nommé par le conseil d'administration parmi les administrateurs proposés par la CDC, à moins que les fonctions de président du conseil d'administration ne soient cumulées avec celles de directeur général. [Nomination des administrateurs et des dirigeants].
9. Le conseil d'administration de Veolia Transdev prendra ses décisions à la majorité simple à l'exception de certaines catégories de décisions qui pour être adoptées nécessiteront l'aval de [...] des membres du conseil d'administration, et pour lesquelles Veolia Environnement bénéficiera donc, de fait, d'un droit de veto.
10. La plupart des catégories de décision en question ([catégories de décision]) concernent des changements essentiels dans l'activité ou la vie même de Veolia Transdev, et ne sont par conséquent pas susceptibles de permettre à Veolia Environnement de continuer à exercer avec la CDC un contrôle en commun sur cette entreprise<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> Décision de la NMa, 6957, du 9 décembre 2010, Veolia-CDC-Transdev.

<sup>4</sup> Décision n°10-DCC-198 de l'Autorité de la concurrence du 30 décembre 2010 relative à la création d'une entreprise commune par Veolia Environnement et la Caisse des Dépôts et Consignations.

<sup>5</sup> L'opération porte sur l'ensemble de Veolia Transdev à l'exception de l'une de ses filiales, la Société Nationale Corse Méditerranée («la SNCM»). Il est en effet prévu que Veolia Environnement reprenne, préalablement à l'opération, la participation de 66% que Veolia Transdev détient dans la SNCM, active en matière de transport maritime de voyageurs entre la Corse et le continent. [...]

<sup>6</sup> [...].

<sup>7</sup> Voir Communication consolidée sur la compétence de la Commission en vertu du règlement (CE) no 139/2004 du Conseil relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises (OJ C43, 21.2.2009, p. 10) («la communication juridictionnelle»), paragraphe 66.

11. Parmi les droits de veto dont bénéficiera Veolia Environnement, [description des droits de veto]. Or, les éléments du dossier montrent que [description des droits de veto] sera insuffisant pour maintenir le contrôle en commun actuel. Tout d'abord, il ne sera complété par aucun autre droit de veto portant «*sur des décisions stratégiques concernant la position commerciale de l'entreprise commune*»<sup>8</sup> tels que [description des droits de veto]<sup>9</sup>. En effet, s'agissant de la nomination des membres du conseil d'administration, Veolia Environnement n'aura de pouvoir que sur la désignation d'une minorité de membres. De plus, [...], celui-ci nommant, par ailleurs, l'ensemble de l'équipe dirigeante. Par ailleurs, le budget et le plan d'entreprise seront approuvés par le conseil d'administration [...]. Veolia Environnement ne pourra donc pas empêcher l'adoption. Dans le cadre d'une appréciation globale des droits de veto, [...]<sup>10</sup>.
12. [Description des droits de veto]<sup>11 12</sup>
13. [Description des droits de veto]<sup>13</sup>
14. En conclusion, l'opération aura pour résultat de faire perdre à Veolia Environnement le contrôle en commun qu'elle exerce actuellement avec la CDC sur Veolia Transdev. Par conséquent, du point de vue de la CDC, l'opération se traduira par un passage d'un contrôle en commun vers un contrôle exclusif. L'opération constitue donc une concentration.

#### **IV. DIMENSION EUROPEENNE**

15. Les entreprises concernées réalisent un chiffre d'affaires total sur le plan mondial de plus de 5 milliards d'euros (CDC: [...]; Veolia Transdev: 7,6 milliards d'euros). Chacune d'entre elles réalise un chiffre d'affaires dans l'Union européenne de plus de 250 millions d'euros (CDC: [...]; Veolia Transdev: [...]) et seule la CDC réalise plus des deux tiers de son chiffre d'affaires dans un seul et même Etat membre (France: [...])<sup>14</sup>. L'opération est donc de dimension européenne.

---

<sup>8</sup> Communication juridictionnelle, paragraphe 66.

<sup>9</sup> Communication juridictionnelle, paragraphes 69 et 70.

<sup>10</sup> Communication juridictionnelle, paragraphe 73.

<sup>11</sup> [...].

<sup>12</sup> Communication juridictionnelle, paragraphe 71.

<sup>13</sup> [...].

<sup>14</sup> Ces données tiennent compte de la déduction du chiffre d'affaires de la SNCM (276 millions d'euros de chiffre d'affaires mondial dont la quasi-totalité a été réalisée en France) du chiffre d'affaires du groupe Veolia Transdev, aussi bien au plan mondial, qu'euro-péen et national. [...].

## V. APPRECIATION

16. Veolia Transdev est active en matière de transport de voyageurs par voie ferroviaire, routière, fluviale ou maritime (principalement en France, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Suède, en République tchèque, au Portugal, en Belgique et au Royaume-Uni). Hormis à travers Veolia Transdev, la CDC n'exerce aucune activité en matière de transport de voyageurs. L'opération n'emporte donc aucun effet purement horizontal en matière de transport de voyageurs. Par ailleurs, il n'y a pas de lien vertical entre les marchés sur lesquels la CDC opère et ceux sur lesquels Veolia Transdev opère.
17. Cependant, dans la mesure où la création de Veolia Transdev, issue du rapprochement entre Veolia Transport (filiale de Veolia Environnement) et Transdev (filiale de la CDC) avait donné lieu, à l'issue de la procédure sur renvoi de la Commission, à des engagements acceptés par l'Autorité de la concurrence<sup>15</sup>, il convient de présenter les marchés du transport urbain et du transport interurbain de voyageurs en France.
18. Par ailleurs, l'opération donne lieu à un chevauchement d'activité limité sur le marché de l'ingénierie d'infrastructure en France dès lors que la CDC, via sa filiale Egis, et Veolia Transdev, via sa filiale Transamo, sont toutes deux présentes sur ce marché.

### A. Marchés de services pertinents

#### *Marchés du transport urbain et du transport interurbain de voyageurs en France*

19. La Commission, tout en laissant ouverte la définition exacte de ces marchés, a retenu, à plusieurs reprises<sup>16</sup>, l'existence de marchés de services distincts en matière de transport public de voyageurs en France, au nombre desquels : (i) le marché du transport public de voyageurs en Île-de-France; (ii) le marché du transport public urbain de voyageurs hors Île-de-France; et (iii) le marché du transport public routier interurbain de voyageurs hors Île-de-France.
20. Le marché du transport public de voyageurs en Île-de-France a été considéré comme un marché distinct "*du fait de son organisation spécifique et du monopole de la RATP*"<sup>17</sup>.
21. La Commission a identifié un marché du transport public urbain de voyageurs hors Île-de-France, la question de la substituabilité entre les différents modes de transport étant laissée ouverte<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Voir paragraphe 6 ci-dessus.

<sup>16</sup> Par exemple, COMP/M.5557 SNCF-P/ CDPQ/ KEOLIS/ EFFIA; COMP/M.5741 CDC/Veolia Environnement/Transdev/Veolia Transport; COMP/M.6596 SNCF-P/ GROUPE KEOLIS.

<sup>17</sup> COMP/M.5557 SNCF-P/ CDPQ/ KEOLIS/ EFFIA, paragraphes 24- 26; COMP/M.5741 CDC/Veolia Environnement/Transdev/Veolia Transport, paragraphes 46-51; COMP/M.6596 SNCF-P/ GROUPE KEOLIS, paragraphe 15.

22. Tout en laissant ouverte la définition exacte du marché, la Commission a également considéré un marché du transport public routier interurbain de voyageurs hors Île-de-France<sup>19</sup>.
23. Dans le cadre de la présente opération, la CDC propose de suivre la pratique décisionnelle de la Commission.
24. En tout état de cause, la définition exacte de ces différents marchés peut rester ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse du bien-fondé de la demande de renvoi restent inchangées quelle que soit la définition retenue.

*Marchés de l'ingénierie d'infrastructures en France*

25. L'activité d'ingénierie consiste à fournir des prestations intellectuelles permettant d'accompagner un projet dans son ensemble, de la conception à la mise en service. L'ingénierie concerne des secteurs variés tels que le bâtiment, l'industrie, l'informatique, l'aménagement, les infrastructures, etc. S'agissant de la construction d'infrastructures (réseaux routiers et autoroutiers, ouvrages d'art, rail, aéroportuaire, réseaux de transports collectif, aménagement urbain, barrages, etc.), les services d'ingénierie sont généralement fournis à des entités publiques (l'État, établissements publics ou encore collectivités locales).
26. L'ingénierie consiste à fournir, aux différentes étapes d'un projet, une assistance au détenteur de l'infrastructure (appelé « maître d'ouvrage »), qui conserve l'exercice entier de ses responsabilités, en matière de réalisation des travaux préparatoires en amont du projet, d'identification des fournisseurs potentiels pour la construction (et non l'exploitation) de l'infrastructure, de pilotage du projet, de gestion de la conception et de la construction de l'infrastructure, de surveillance des travaux et de mise en fonction de l'ouvrage et de mise en jeu des garanties et assurances. Ces services sont fournis aux collectivités publiques au seul stade de la conception et de la construction de l'infrastructure. Ils sont sans lien avec les prestations qui peuvent être fournies pour l'exploitation de l'infrastructure une fois celle-ci réalisée, dans la mesure où les contrats sont totalement distincts: les contrats portant sur des services d'ingénierie sont régis par le Code des marchés publics (marchés publics de mandat ou marchés publics d'assistance à maîtrise d'ouvrage).

---

<sup>18</sup> COMP/M.5557 SNCF-P/ CDPQ/ KEOLIS/ EFFIA, paragraphes 27-31; COMP/M.5741 CDC/Veolia Environnement/Transdev/Veolia Transport, paragraphes 14-16; COMP/M.6596 SNCF-P/ GROUPE KEOLIS, paragraphe 15.

<sup>19</sup> COMP/M.5557 SNCF-P/ CDPQ/ KEOLIS/ EFFIA, paragraphes 32-361; COMP/M.5741 CDC/Veolia Environnement/Transdev/Veolia Transport, paragraphes 32-34; COMP/M.6596 SNCF-P/ GROUPE KEOLIS, paragraphe 15

27. La Commission a laissé ouverte la définition exacte des marchés dans le secteur de l'ingénierie<sup>20</sup>. Dans une décision, la Commission a brièvement évoqué un éventuel marché de l'ingénierie de transport mais sans procéder à une étude de la délimitation du marché<sup>21</sup>.
28. Dans le cadre de la présente opération, la CDC propose de retenir un marché des services d'ingénierie d'infrastructures.
29. En tout état de cause, la définition exacte de ces différents marchés peut rester ouverte dans la mesure où elle est sans incidence sur l'analyse du bien-fondé de la demande de renvoi des autorités françaises.

## **B. Marchés géographiques pertinents**

### *Marchés du transport urbain et du transport interurbain de voyageurs en France*

30. La Commission a, dans le passé, retenu pour l'ensemble de ces marchés une dimension géographique nationale ou infranationale<sup>22</sup>.
31. Le marché du transport public de voyageurs en Île-de-France a été considéré comme un marché distinct du reste du territoire français en raison du statut particulier conféré à l'Île-de-France par la législation française relative aux transports<sup>23</sup>.
32. Par ailleurs, la Commission a défini comme de dimension nationale le marché du transport public urbain de voyageurs hors Île-de-France, compte tenu notamment de la présence très faible des opérateurs étrangers ainsi que d'une différence importante entre les parts de marchés des opérateurs en France et les parts de marché des opérateurs étrangers dans les pays voisins, indice d'une spécificité du marché français<sup>24</sup>.
33. Enfin, en ce qui concerne le marché du transport public routier interurbain de voyageurs hors Île-de-France, la Commission a considéré que ce marché était «*au plus de dimension nationale*», en raison notamment de la nécessité pour les opérateurs de bénéficier d'une

---

<sup>20</sup> Par exemple, IV/M.916 Lyonnaise des Eaux/Suez; COMP/M.1803 Electrabel/Epon, COMP/M.2645 SAAB/WM-DATA AB/SAAB Caran JV.

<sup>21</sup> COMP/M.6646 Alstom Transport SA/FSI/Translhor.

<sup>22</sup> COMP/M.5557 SNCF-P/ CDPQ/ KEOLIS/ EFFIA; COMP/M.5741 CDC/Veolia Environnement/Transdev/Veolia Transport; COMP/M.6596 SNCF-P/ GROUPE KEOLIS.

<sup>23</sup> COMP/M.5557 SNCF-P/ CDPQ/ KEOLIS/ EFFIA, para. 39-40; COMP/M.5741 CDC/Veolia Environnement/Transdev/Veolia Transport, paragraphes 52-53; COMP/M.6596 SNCF-P/ GROUPE KEOLIS, paragraphe 15.

<sup>24</sup> COMP/M.5557 SNCF-P/ CDPQ/ KEOLIS/ EFFIA, paragraphes 41-43; COMP/M.5741 CDC/Veolia Environnement/Transdev/Veolia Transport, paragraphes 17-20; COMP/M.6596 SNCF-P/ GROUPE KEOLIS, paragraphe 19.

implantation locale forte par le biais de dépôts de véhicules ainsi que de divers obstacles à l'implantation d'opérateurs étrangers<sup>25</sup>.

34. La CDC propose de suivre la pratique décisionnelle de la Commission, aux fins de l'analyse de la présente opération.
35. Cette approche doit être retenue, dans la mesure où aucun élément du dossier ne remet en question le bien-fondé de la pratique décisionnelle de la Commission. Les marchés du transport urbain et du transport interurbain de voyageurs en France sont donc de dimension nationale ou infranationale.

#### *Marchés de l'ingénierie d'infrastructures en France*

36. La Commission a laissé ouverte la délimitation géographique exacte des marchés dans le secteur des services d'ingénierie, en ce compris celle de l'éventuel marché de l'ingénierie de transport<sup>26</sup>.
37. La CDC souligne l'internationalisation de ce secteur d'activités. Toutefois, conformément à la pratique de la Commission qui a analysé les marchés de l'ingénierie au niveau national, la CDC a fourni les parts de marchés tant au niveau européen que national.
38. En tout état de cause, la définition exacte de ces marchés peut rester ouverte puisque l'analyse concurrentielle de l'opération ainsi que l'analyse du bien-fondé de la demande de renvoi restent inchangées quelle que soit la définition retenue.

### **C. Appréciation**

#### *Effets horizontaux: marchés du transport urbain et du transport interurbain de voyageurs en France*

39. L'opération ne donne lieu à aucun chevauchement d'activités sur les marchés du transport urbain et du transport interurbain de voyageurs en France dès lors que la CDC n'a aucune activités (hormis via Veolia Transdev) en matière de transport de voyageurs.
40. En revanche, lors de son examen de la création de Veolia Transdev<sup>27</sup>, à l'issue de la procédure sur renvoi de la Commission<sup>28</sup>, l'Autorité de la concurrence avait identifié des

---

<sup>25</sup> COMP/M.5557 SNCF-P/ CDPQ/ KEOLIS/ EFFIA, paragraphes 44-47; COMP/M.5741 CDC/Veolia Environnement/Transdev/Veolia Transport, paragraphes 35-37; COMP/M.6596 SNCF-P/ GROUPE KEOLIS, paragraphe 20.

<sup>26</sup> Par exemple, IV/M.916 Lyonnaise des Eaux/Suez; COMP/M.1803 Electrabell/Epon, COMP/M.2645 SAAB/WM-DATA AB/SAAB Caran JV; COMP/M.6646 Alstom Transport SA/FSI/Translhor.

<sup>27</sup> Décision de l'Autorité de la concurrence, 10-DCC-198, du 30 décembre 2010, relative à la création d'une entreprise commune par Veolia Environnement et la Caisse des Dépôts et Consignations.

<sup>28</sup> COMP/M.5741 CDC/Veolia Environnement/Transdev/Veolia Transport.

risques concurrentiels sur les marchés du transport public urbain et interurbain hors Ile-de-France.

41. D'une part, sur le marché national du transport public urbain (hors Ile-de-France), qui fonctionne par appels d'offres, l'Autorité de la concurrence avait constaté qu'en faisant baisser le nombre de candidats lors des futures consultations, la création de Veolia Transdev aurait pour effet de détériorer le niveau des offres remises aux autorités organisatrices de transports dans 20 à 25% des cas. L'Autorité de la concurrence avait également relevé que cette moindre émulation concurrentielle aurait pour effet d'appauvrir la qualité et la diversité des offres remises lors des futures mises en concurrence. Ces effets se feraient particulièrement sentir en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans laquelle la création de Veolia Transdev renforçait la position du nouvel ensemble.
42. D'autre part, sur les marchés départementaux de transport interurbain, l'Autorité de la concurrence avait constaté que la nouvelle entité renforçait sa position dans cinq départements (Var, Vaucluse, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher et Haute-Savoie). Au regard du contexte concurrentiel de ces départements, l'ADCL avait estimé que la nouvelle entité Veolia Transdev serait alors incontournable sur ces marchés.
43. Afin de remédier aux risques d'atteintes à la concurrence identifiés, Veolia Environnement et la CDC avaient fourni un certain nombre d'engagements, que l'Autorité de la concurrence a rendus obligatoires par sa décision de 2010<sup>29</sup> et qui sont toujours en cours de mise en œuvre (jusqu'en [...], au plus tard).
44. La Commission ne peut exclure que le caractère obligatoire de ces engagements ne soit remis en cause par une acquisition de contrôle exclusif dûment autorisée de Veolia Transdev par la CDC. En effet, ces engagements avaient été fournis en vue d'une prise de contrôle en commun, et non d'une prise de contrôle exclusif. De plus, à supposer que le caractère obligatoire de ces engagements ne soit pas remis en cause par une acquisition de contrôle exclusif dûment autorisée, la Commission ne peut exclure que les sanctions possibles en cas de manquement à ces engagements soient insuffisantes pour garantir le respect de ceux-ci. En effet, une sanction consistant à mettre fin à la situation de contrôle en commun n'aurait pas d'effet dissuasif dès lors que la CDC aurait acquis le contrôle exclusif de Veolia Transdev<sup>30</sup>.
45. Tant l'éventuelle remise en cause du caractère obligatoire de ces engagements que l'éventuelle insuffisance des sanctions visant à en assurer le respect pourrait produire des effets négatifs sur les marchés du transport public de voyageurs en France pour lesquels l'Autorité de la concurrence a jugé nécessaire d'imposer le respect de certains engagements. L'opération risque donc d'affecter la concurrence de manière significative sur ces marchés. Or, ces marchés sont de dimension nationale ou infranationale. Par ailleurs, l'Autorité de la concurrence est l'autorité la mieux placée pour évaluer les risques qui pèsent sur la mise en

---

<sup>29</sup> Décision de l'Autorité de la concurrence, 10-DCC-198, du 30 décembre 2010, relative à la création d'une entreprise commune par Veolia Environnement et la Caisse des Dépôts et Consignations.

<sup>30</sup> Voir aussi décision COMP/M.6596 SNCF-P/ GROUPE KEOLIS, paragraphes 26 et 30.

œuvre des engagements rendus obligatoires par sa décision de 2010, et sur les conséquences que pourraient avoir la concrétisation de tels risques sur les marchés concernés, sur lesquels elle s'est par ailleurs déjà penchée de manière approfondie et répétée en examinant différents projets de concentration. Dans sa lettre marquant son accord à la demande de renvoi, l'autorité de la concurrence confirme qu'elle est l'autorité la mieux placée dès lors que *"l'opération risque d'affecter de manière significative la concurrence sur les marchés français du transport public de voyageurs en raison de l'éventuelle remise en cause du caractère obligatoire des engagements pris devant l'Autorité de la concurrence, en 2010, dans le cadre de la décision d'autorisation relative à la création de Veolia-Transdev1 ; ces engagements étant toujours en cours d'exécution"*.

*Effets horizontaux: marchés de l'ingénierie d'infrastructures en France*

46. La part de marché combinée de la CDC, via Egis, et de Veolia Transdev, via Transamo, dans l'Union européenne est inférieure à [10-20]%, quelle que soit la définition de marché et la délimitation géographique retenue (nationale ou européenne).
47. Compte tenu du chevauchement d'activités limité entre la CDC et Veolia Transdev sur les marchés de l'ingénierie d'infrastructure en France et dans l'Union européenne, l'opération ne peut engendrer d'effet anticoncurrentiel sur ces marchés.

*Effets verticaux:*

48. Le marché de l'ingénierie d'infrastructures ne constitue pas un marché aval ou amont de l'un des marchés de transport sur lesquels Veolia Transdev est active. En effet, l'activité d'Egis et Transamo consiste à fournir des services d'ingénierie aux collectivités locales et non aux entreprises qui exploitent des services de transport de voyageurs. Dans la quasi-totalité des cas, le contrat conclu par la collectivité locale avec des entreprises comme Veolia Transdev porte uniquement sur l'exploitation du réseau de transport et non sur sa construction. Aux termes des lignes directrices de la Commission sur l'appréciation des concentrations non horizontales<sup>31</sup>, la relation verticale entre deux marchés se caractérise par le fait que « l'entreprise "en aval" achète la production à l'entreprise "en amont" et l'utilise comme intrant dans sa propre production qu'elle vend ensuite à ses clients ». En l'absence d'une telle relation entre les services d'ingénierie d'infrastructures et les services de transport de voyageurs, le marché des services d'ingénierie d'infrastructures ne constitue donc pas un marché verticalement lié au marché des services de transport de voyageurs.
49. Par ailleurs, de façon générale, aucune des autres activités de la CDC ne peut être considérée comme connexe (notamment du point de vue vertical) aux activités de Veolia Transdev.

---

<sup>31</sup> JO C265, 18.12.2008, p. 6.

## VI. RENVOI

50. Sur la base des informations fournies par la CDC dans son mémoire motivé, la Commission considère que les conditions de renvoi, telles que prévues à l'article 4 paragraphe 4 du règlement sur les concentrations, sont réunies dans le cas présent, dans la mesure où la concentration risque d'affecter de manière significative la concurrence sur un ou plusieurs marchés à l'intérieur d'un État membre et qui présentent toutes les caractéristiques de marchés distincts.
51. La communication sur le renvoi des affaires en matière de concentration<sup>32</sup> (paragraphe 17) indique que: *«les parties requérantes sont essentiellement tenues de démontrer que l'opération risque d'affecter la concurrence sur un marché distinct d'un État membre, effet qui peut être significatif, et qui doit par conséquent être examiné en profondeur»* et que *"ces indications peuvent très bien n'être que préliminaires»*.
52. Sur le fondement des renseignements fournis par la CDC dans son mémoire motivé, la Commission estime que le principal impact de l'opération sur la concurrence est susceptible d'avoir lieu sur des marchés distincts en France. Elle estime par ailleurs que la demande de renvoi est cohérente avec le paragraphe 20 de la communication précitée qui dispose que *«les concentrations de dimension communautaire susceptibles d'affecter la concurrence sur les marchés nationaux ou infranationaux et dont les effets se feraient ressentir ou auraient leur effet économique principal dans un seul État membre sont celles qui se prêteraient le mieux à un renvoi à cet État membre, en particulier dans les cas où ces effets se produiraient sur un marché distinct qui ne constitue pas une partie substantielle du [marché intérieur]. Si le renvoi est limité à un seul État membre, l'avantage du guichet unique est également préservé.»* Ainsi, le renvoi demandé préservera le principe du «guichet unique», dans la mesure où cette affaire sera renvoyée à une seule autorité de concurrence ce qui constitue un facteur important d'efficacité administrative.
53. Enfin, comme il a été indiqué au paragraphe 45 de la présente décision, l'Autorité de la concurrence, qui a déjà analysé les marchés concernés en détail, est l'autorité la mieux placée pour examiner cette opération.

---

<sup>32</sup> JO C56, 5.3.2005, p. 2.

## VII. CONCLUSION

54. Pour les raisons exposées ci-dessus et étant donné que la France a exprimé son accord, la Commission a décidé de renvoyer l'affaire à la France dans sa totalité. Cette décision est adoptée en application de l'article 4, paragraphe 4, du règlement sur les concentrations.

*Pour la Commission*  
*(signé)*  
*Alexander ITALIANER*  
*Directeur-Général*