L'Autorité de la concurrence autorise, sous conditions, la prise de contrôle de certains actifs de SeaFrance par le groupe Eurotunnel

Publié le 08 novembre 2012

L'Autorité de la concurrence vient d'autoriser, sous réserve de certains engagements, l'acquisition par la société **Groupe Eurotunnel SA** (ci-après Eurotunnel) de certains éléments d'actifs de la société **SeaFrance SA.**

Cette acquisition s'inscrit dans le cadre de la procédure de liquidation judiciaire de SeaFrance, par laquelle le tribunal de commerce de Paris avait décidé la cession de certains des actifs de SeaFrance, notamment trois navires. Ayant reçu plusieurs offres de reprise portant sur des périmètres différents, le tribunal de commerce de Paris a ensuite désigné, par jugement rendu le 11 juin 2012, Eurotunnel comme le repreneur des actifs SeaFrance.

Les entreprises parties à l'opération

Eurotunnel est une société anonyme franco-britannique, concessionnaire du tunnel sous la Manche. Dans ce cadre, elle exploite le *Shuttle* – service de navettes ferroviaires, composé de navettes passagers (voitures et autocars) et de navettes camion (fret) – ainsi que les deux terminaux de Folkestone et de Coquelles. Eurotunnel contrôle également la société Europorte, active sur le marché de la gestion d'infrastructures ferroviaires de ports.

Les actifs SeaFrance acquis dans le cadre de l'opération sont constitués de 3 navires (le Nord-Pas-de-Calais, le Berlioz et le Rodin) et d'autres éléments d'actifs corporels et incorporels utiles à l'exploitation des navires. Préalablement

à sa mise en liquidation, SeaFrance, filiale de la SNCF, intervenait dans le secteur du transport maritime de passagers et de fret entre la France et l'Angleterre, sur la ligne Calais-Douvres.

Avec ces actifs, Eurotunnel a lancé, le 20 août 2012, une activité de transport transmanche par ferry, sur la ligne Calais-Douvres, sous le nom de MyFerryLink (ci-après MFL).

Au terme de son analyse, l'Autorité a estimé que l'opération était susceptible de poser des problèmes de concurrence concernant le transport de fret

L'Autorité a constaté que, pour le transport de passagers et de fret au départ de Calais et Dunkerque et à destination de Douvres, le *Shuttle* d'Eurotunnel était, avant l'opération, en concurrence avec les liaisons par ferries assurées par P&O, SeaFrance[1] et DFDS/LD Lines. A la suite de l'acquisition des actifs SeaFrance par Eurotunnel, trois opérateurs - Eurotunnel, P&O et DFDS/LD Lines - seront actifs sur le marché, Eurotunnel étant le leader.

Pour mener son analyse, l'Autorité a d'abord examiné dans quelle mesure l'acquisition de certains actifs d'un opérateur de ferries pourrait permettre à Eurotunnel d'augmenter ses prix, en particulier pour les services du Shuttle, ou de dégrader la qualité de ses services de façon profitable du fait du report d'une partie de la demande sur les ferries de MFL. L'Autorité a écarté ce risque, estimant qu'en cas d'augmentation des prix des services de transport ferroviaire d'Eurotunnel, la clientèle pourrait également se reporter vers les opérateurs de ferry concurrents, P&O et DFDS/LD Lines, qui disposent de capacités excédentaires permettant d'accueillir une telle demande.

Par ailleurs, l'Autorité a examiné si Eurotunnel serait en mesure d'utiliser sa forte position sur le marché, tout en s'appuyant sur les bateaux acquis, afin de proposer des offres groupant les deux modes de transport (ferry et train), de

façon à favoriser le recours aux services de MFL plutôt qu'à ceux d'un autre transporteur maritime.

Les passagers individuels montrent peu d'intérêt pour l'achat de billets combinant les deux modes de transport : les risques concurrentiels ont donc été écartés pour le transport de passagers.

En revanche, pour le transport de marchandises, la plupart des transporteurs utilisent les deux modes de transport et pourraient donc être intéressés par des avantages tarifaires liés à l'achat groupé de traversées ferroviaires et de traversées maritimes. Eurotunnel étant le seul à pouvoir proposer ce type d'offres (ferry et train), cet avantage pourrait décourager ses concurrents existants ou potentiels. Il pourrait en résulter, *in fine*, une réduction de fréquences (impliquant une réduction du choix offert aux clients), voire la fermeture de certaines routes (en particulier celles récemment ouvertes).

Afin de remédier aux risques d'atteinte à la concurrence identifiés, Eurotunnel a proposé des engagements

Eurotunnel s'est engagée, pour une durée de 5 ans, à ne pas accorder, sur ses tarifs de transport ferroviaire transmanche de fret, de remise subordonnée à la condition que le client ait aussi recours à l'offre de transport maritime. Il ne devra notamment pas tenir compte, dans le cadre de la négociation tarifaire ferroviaire annuelle, des volumes de fret transportés par MFL.

Eurotunnel s'engage également, et de manière plus générale, à ne pas traiter de façon discriminatoire, de quelque façon que ce soit, les clients qui n'utiliseraient pas MFL pour leur transport maritime transmanche de fret.

Pour assurer l'effectivité de ces engagements, les prix proposés aux clients fret devront être négociés par des équipes commerciales différentes, selon les deux modes de transport, et feront l'objet de contrats distincts. Un mandataire indépendant sera chargé du suivi de ces engagements.

(1) jusqu'en novembre 2011

DÉCISION 12-DCC-154 DU 7 NOVEMBRE 2012

à la prise de contrôle exclusif d'actifs de la société SeaFrance par la société Groupe Eurotunnels

Consulter le texte intégral

Contact(s)

Yannick Le Dorze
Adjoint à la directrice de la communication
01 55 04 02 14
Contacter par mail