

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 10-DCC-83 du 27 juillet 2010
relative à la prise de contrôle exclusif de certains actifs des groupes
Transdev et Véolia Transport par le groupe RATP**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 21 juin 2010, relatif à la prise de contrôle exclusif de certains actifs des groupes Transdev et Véolia Transport par le groupe RATP, formalisée par un protocole de cession en date du 4 mai 2010 ;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence, et notamment ses articles L. 430-1 à L. 430-7 ;

Vu les éléments complémentaires transmis par les parties au cours de l'instruction ;

Adopte la décision suivante :

I. Les entreprises concernées et l'opération

A. LES ENTREPRISES

1. LE GROUPE RATP

1. La Régie Autonome des Transports Parisiens (« RATP ») a été créée par la loi n° 48-506 du 21 mars 1948 relative à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne. En vertu de l'article 7 de ladite loi, la RATP est chargée de l'«*exploitation des réseaux de transports en commun de la ville de Paris, et du département de la Seine, et des lignes de Seine-et-Oise et Seine-et-Marne concédées ou affermées antérieurement à la Compagnie du chemin de fer métropolitain ou à la Société des transports en commun de la région parisienne*». Cette mission a par ailleurs été réaffirmée par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.
2. Le groupe RATP est notamment désigné par le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France qui est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France) pour assurer la gestion du

métro (16 lignes) et d'autres transports urbains de Paris et de sa proche banlieue : autobus (351 lignes), tramway (3 lignes) et une partie des lignes A et B du RER.

3. Le groupe RATP s'est en outre diversifié depuis l'adoption de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU), l'autorisant à créer des filiales pour construire, aménager et exploiter des lignes et réseaux de transport en dehors de l'Ile-de-France. Les activités du groupe RATP s'articulent aujourd'hui autour de trois principaux pôles :
 - le pôle transports, qui représente [...] % du chiffre d'affaires global du groupe. Au sein de ce premier ensemble, le transport de voyageurs en Ile-de-France représente toujours à l'heure actuelle une part prépondérante. Le groupe RATP exploite également des réseaux de transport urbain à Annemasse et La Roche-sur-Yon ainsi que des lignes de transport interurbain par l'intermédiaire de la société Cars Jacquemard dans l'Eure. De plus, le groupe RATP est également présent dans plusieurs Etats membres de l'Union européenne (notamment en Italie), ainsi qu'en Algérie, au Maroc, en Afrique du Sud, au Brésil, ou encore aux Etats-Unis.
 - le pôle ingénierie, qui représente [...] % du chiffre d'affaires global de la RATP ;
 - le pôle valorisation des espaces, qui représente [...] % du chiffre d'affaires global de la RATP. Ce pôle est dédié à la gestion et à la valorisation du patrimoine immobilier du groupe.
4. Il convient de préciser que, antérieurement à la présente opération, la RATP détient une participation à hauteur de 25,6 % au sein du capital de Transdev.
5. Le chiffre d'affaires total mondial hors taxes réalisé par le groupe RATP au 31 décembre 2009, dernier exercice clos, s'élève à 4,432 milliards d'euros, soit 4,333 milliards d'euros réalisé au sein de l'Union européenne, dont 4,294 milliards d'euros en France.

2. LES ACTIFS REPRIS PAR LA RATP

6. Les actifs dont la RATP prendra, à l'issue de la présente opération, le contrôle exclusif sont cédés d'une part par le groupe Transdev et d'autre part par le groupe Veolia Transport.
7. Les actifs cédés par Transdev correspondent aux sociétés Moulins Mobilités et Vienne Mobilités, actives sur le marché du transport urbain de voyageurs respectivement dans l'Allier et l'Isère. Dans le secteur du transport interurbain de voyageurs, sont également concernées par la cession la société Alpbus Fournier en Haute-Savoie ainsi que la société Champagne Mobilités présente notamment dans la Marne et l'Aube.
8. S'agissant des actifs cédés par Veolia Transport, aux termes de la présente opération, le groupe RATP obtiendra le contrôle exclusif :
 - dans le secteur du transport urbain de voyageurs : de Veolia Transport Urbain Bourges (Cher), de Veolia Transport Urbain Vierzon (Cher) et de Veolia Transport Roanne (Loire);
 - dans le secteur du transport interurbain de voyageurs : de Veolia Transport Centre (Cher et Indre), de la Société des Transports Départementaux de la Marne (Marne) ainsi que des établissements rattachés à la société Veolia Transport RAI : Collonges et La Roche sur Foron (Haute-Savoie), Izeure et Montluçon (Allier).
9. Par ailleurs, la RATP acquerra certains actifs des groupes Veolia Transport et Transdev au Royaume-Uni, en Italie et en Suisse.

10. Le chiffre d'affaires total mondial hors taxes réalisé par l'ensemble des actifs cédés par les groupes Transdev et Veolia Transport à la RATP s'élève, en 2009, à 361 millions d'euros, soit 347 millions d'euros réalisé au sein de l'Union européenne, dont 69 millions d'euros en France.

B. L'OPÉRATION

11. Aux termes du protocole de cession, il est prévu que la RATP sorte du capital de Transdev en contrepartie de la remise d'un ensemble d'actifs français et internationaux (Royaume-Uni, Italie et Suisse) appartenant aux groupes Transdev et Veolia Transport. Il est prévu à cet effet que les actifs de Veolia Transport seront préalablement acquis, pendant un instant de raison, par Transdev auprès de Veolia Transport¹. Ces actifs seront ensuite transférés à la RATP.
12. La sortie de la RATP du capital de Transdev impliquera les étapes suivantes:
- Financière Transdev et Transdev feront préalablement l'objet d'une fusion par absorption de la première par la seconde ;
 - Transdev doit acquérir les actions représentant la totalité du capital des sociétés cibles Veolia Transport, destinées à être remises à la RATP (certains actifs de Veolia Transport qui étaient jusqu'alors des établissements seront préalablement filialisés) ;
 - Transdev procédera à une réduction inégalitaire de son capital au terme de laquelle la totalité des actions de Transdev détenues par la RATP sera annulée ;
 - enfin, Transdev remettra à la RATP les actions représentant la totalité du capital des sociétés cibles initialement détenues par Transdev et Veolia Transport.
13. Ainsi, à l'issue de l'opération, la RATP doit acquérir les actifs cités aux paragraphes 7 à 9.
14. S'agissant des acquisitions multiples, la Commission européenne précise dans sa communication consolidée² que celles-ci peuvent être assimilées à une concentration unique lorsque « *l'entreprise A prend le contrôle en parallèle des entreprises B et C qui sont la propriété de vendeurs distincts, étant entendu que A ne sera tenu d'acheter ces deux entreprises et que les deux vendeurs ne seront tenus de vendre que si les deux opérations aboutissent* ». Au cas d'espèce, les opérations de reprise par la RATP des actifs en provenance des groupes Veolia Transport et Transdev, qui sont prévues dans un même protocole d'accord, interviennent comme une contrepartie globale de la sortie de la RATP du capital de Transdev. Par conséquent, il y a lieu de considérer que la reprise par la RATP des actifs en provenance de Veolia Transport et Transdev constitue une opération de concentration unique.
- * * *
15. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle exclusif par le groupe RATP de certains actifs des groupes Transdev et Veolia Transport, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce. Compte tenu des chiffres d'affaires des entreprises concernées, elle ne revêt pas une dimension communautaire. En revanche, les seuils de contrôle mentionnés par l'article L. 430-2 du code de commerce sont franchis. La

¹ En échange d'une créance de crédit vendeur à détenir par Veolia Transport sur Transdev

² Communication consolidée sur la compétence de la Commission en vertu du règlement (CE) N°139/2004 du Conseil relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises, paragraphe 46.

présente opération est donc soumise aux dispositions des articles L. 430-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

II. Délimitation des marchés pertinents

16. Eu égard aux activités des parties, la présente opération emporte des chevauchements sur les marchés français du transport de voyageurs.

A. LES MARCHÉS DE SERVICES

17. Sur l'ensemble des marchés concernés par la présente opération, la concurrence s'exerce entre les opérateurs uniquement lors de leurs réponses aux appels d'offres lancés par les autorités organisatrices dans leur zone géographique de compétence. Par conséquent, ces marchés doivent être analysés au moment de l'attribution de ces services.
18. En ce qui concerne le transport public de voyageurs, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, fixe les principes généraux de l'organisation du service public des transports pour la France, à l'exception de l'Ile-de-France. Dans ce cadre, les communes et leurs groupements sont compétents pour l'organisation des transports urbains de voyageurs, les départements pour les transports interurbains de personnes, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national, et les régions pour les services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional.
19. Pour l'ensemble des services routiers, la LOTI dispose que l'exécution du service peut être assurée soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité organisatrice (délégation de service public ou marché public). Dans le cas d'une délégation de service public, une procédure d'appel d'offres est obligatoire conformément aux dispositions de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée relative à la prévention et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, dite loi Sapin. Dans le cas d'un marché public, un appel d'offres est également obligatoire conformément au code des marchés publics.
20. S'agissant de l'Ile-de-France, l'ordonnance de 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France³ (« l'ordonnance de 1959 ») établit, pour cette région, une autorité organisatrice unique, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, ou « STIF », rassemblant l'Etat et les collectivités locales concernées.
21. Compte tenu des différences substantielles de régimes législatifs et réglementaires (qui ont une incidence directe sur l'organisation du transport public) ainsi que des différences dans les matériels utilisés, les autorités de concurrence aussi bien communautaire que nationales⁴ opèrent une distinction entre le transport public de voyageurs en Ile-de-France et le transport public de voyageurs hors Ile-de-France.

³ L'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région parisienne, et le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

⁴ Voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence n°10-DCC-02 du 12 janvier 2010 ainsi que la décision de la Commission européenne n°COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/Effa.

22. En l'espèce, l'opération emporte uniquement un chevauchement d'activités sur les marchés du transport de voyageurs hors Ile-de-France. Dans ce secteur, l'Autorité de la concurrence a relevé⁵ qu'il convient de distinguer le transport ferroviaire sur le réseau ferré national (hors tramway et métro) du transport routier. L'Autorité précise en effet que ces deux modes de transport sont complémentaires et non substituables, notamment en raison de leur cadre législatif distinct, de leurs fonctions différentes dans la politique de transport mais également du fait de leurs coûts d'exploitation sensiblement différents (2 à 5 fois plus élevés pour le ferroviaire selon les estimations fournies). En outre, le transport ferroviaire nécessite des investissements importants dans des infrastructures spécifiques lourdes si bien qu'une fois ces investissements réalisés, la substitution d'un transport routier au transport ferroviaire est difficilement envisageable.
23. Par ailleurs, au sein du transport routier de voyageurs hors Ile-de-France, les autorités de concurrence nationales distinguent le transport urbain du transport interurbain. En effet, il appartient à des autorités organisatrices différentes d'organiser le transport urbain (communes ou leurs groupements) et le transport interurbain (départements ou régions). En outre, ces deux marchés se différencient en raison de la spécificité des matériels (bus pour le transport urbain, autocars pour le transport interurbain), des compétences requises pour l'exploitation de ces réseaux de transports⁶ et du mode de propriété du matériel (propriété de l'opérateur en général pour le transport interurbain, propriété de l'autorité organisatrice en général pour le transport urbain).
24. En l'espèce, les parties à la présente opération sont simultanément présentes aussi bien sur le marché du transport interurbain de voyageurs que sur le marché du transport urbain de voyageurs hors Ile-de-France.

1. LE MARCHÉ DU TRANSPORT PUBLIC URBAIN DE VOYAGEURS HORS ÎLE-DE-FRANCE

25. Dans son avis n°09-A-55 du 4 novembre 2009 sur le secteur du transport public terrestre de voyageurs, l'Autorité de la concurrence a relevé qu'« *en France, les délégations de service public de transport urbain sont le plus souvent allouées par des appels d'offres portant sur l'intégralité du réseau concerné. Ainsi, sur un territoire déterminé, l'exploitation de l'ensemble du réseau de transport urbain de voyageurs est confiée à un opérateur unique. [...] Si la délégation de la globalité d'un réseau permet, dans une certaine mesure, à l'entreprise délégataire de bénéficier d'économies d'échelle, elle peut également conduire à un appauvrissement de l'offre, tant du point de vue du nombre d'opérateurs candidats aux appels d'offres que de celui de la qualité des services proposés. [...] L'allotissement des réseaux, qu'il soit organisé suivant les modes de transports (métro, tramway, bus) ou par secteur géographique, pourrait permettre de stimuler la concurrence, de faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs et l'émergence de nouveaux services.* ». L'Autorité a aussi relevé que l'allotissement des réseaux de transports urbains soulevait des questions relatives à l'arbitrage entre les gains d'efficacité attendus d'un accroissement de la concurrence et les coûts potentiels liés à une coordination entre les différents délégataires des lots d'un même réseau, tout en constatant des expériences déjà anciennes d'allotissement dans différentes grandes villes étrangères. L'allotissement des réseaux de transports urbains soulève aussi des

⁵ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence n° 10-DCC-02 précitée.

⁶ Le transport urbain implique notamment de mobiliser un plus grand nombre de personnels et des conducteurs capables, pour les réseaux concernés, de conduire des tramways et des métros. En outre, l'optimisation des moyens de transport au sein d'un réseau urbain est plus complexe que dans l'interurbain, dans la mesure où dans ce dernier cas, le réseau est généralement moins dense (moins de correspondances entre les différentes lignes).

questions sur les compétences qui seraient nécessaires aux collectivités pour coordonner les différents acteurs et les solutions à mettre en œuvre pour éviter une complexification de l'offre pour le consommateur.

26. A l'occasion de sa décision n° 10-DCC-02, sans trancher la question d'une éventuelle segmentation des différents modes de transport urbain, l'Autorité de la concurrence a considéré que le marché du transport public urbain de voyageurs pouvait être analysé en incluant tous les modes de transport (routier, tramway, métro etc.).
27. Il n'y a pas lieu d'adopter une segmentation différente pour analyser les effets de la présente opération, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées, quelle que soit l'hypothèse retenue.

2. LE MARCHÉ DU TRANSPORT INTERURBAIN ROUTIER DE VOYAGEURS HORS ILE-DE-FRANCE

28. Conformément au cadre juridique « *du transport routier non-urbain de personnes* » défini à l'article 29 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, le ministre chargé de l'économie a généralement distingué, au sein de sa pratique décisionnelle, quatre catégories de services de transports non urbains de voyageurs : les services réguliers publics, au sein desquels se distinguent les lignes régulières proprement dites et les transports scolaires, les services à la demande, les services occasionnels, et les services privés qui, étant mis en œuvre pour compte propre, ne constituent en tout état de cause pas un marché pertinent. A l'occasion de sa récente décision n° 10-DCC-02, l'Autorité de la concurrence a pour sa part noté que les spécificités de ces différents services de transports routiers interurbains tendaient à s'estomper au profit d'un marché global du transport routier interurbain de voyageurs. En effet, l'Autorité a notamment remarqué que le transport scolaire et le transport interurbain régulier proprement dit font l'objet d'appels d'offres aux procédures similaires et organisés par la même autorité adjudicatrice. L'Autorité a également relevé que les opérateurs actifs dans le transport occasionnel ou à la demande peuvent être les mêmes que ceux répondant aux appels d'offres sur des lignes régulières.
29. La partie notifiante considère également qu'il convient de retenir un marché global du transport routier interurbain de voyageurs. Elle souligne que, du point de vue de l'offre, les opérateurs peuvent offrir indifféremment chacun de ces services, les matériels utilisés et le personnel étant affectés de manière indifférente aux services de lignes régulières, de transports scolaires, occasionnels ou à la demande. Ainsi, un opérateur qui souhaiterait proposer une des catégories de services de transport qu'il n'offrirait pas encore, peut facilement adapter son offre moyennant des investissements et un laps de temps raisonnable. La partie notifiante ajoute que l'activité des opérateurs est généralement fondée sur le transport régulier qui garantit un chiffre d'affaires sur une plus longue période. Toutefois, les véhicules utilisés pour le transport public régulier de voyageurs (y compris pour le transport scolaire) peuvent rapidement être redéployés sur le transport occasionnel et vice-versa. Cette polyvalence permet aux opérateurs de maximiser la rentabilité de leur parc de véhicules, ce que ne permet généralement pas une activité centrée sur les services occasionnels dédiés.
30. S'agissant de la présente opération, le test de marché a confirmé que les services de transport occasionnel ou à la demande, de même que les services de transport scolaire, sont généralement délivrés par des opérateurs également actifs sur le transport interurbain régulier proprement dit.
31. En l'espèce, l'analyse portera sur le marché global du transport interurbain routier de voyageurs hors Ile-de-France, la question de la délimitation exacte de ce dernier pouvant

toutefois demeurer ouverte à l'occasion de la présente décision dès lors que l'analyse concurrentielle reste inchangée.

32. Par ailleurs, dans sa décision n° 10-DCC-02, l'Autorité de la concurrence a souligné l'existence de transports routiers liés au transport ferroviaire, à savoir :
- les transports routiers « assimilés à des services ferroviaires » qui recouvrent d'une part, les services routiers temporaires organisés pour assurer la continuité du service public en cas de perturbation du transport ferroviaire et d'autre part des « services routiers mixtes » organisés en alternance avec un service ferroviaire lorsque la fréquentation de la ligne est faible ;
 - les transports routiers de « substitution à des services ferroviaires » mis en place en vue du remplacement d'une ligne TER complète.
33. Hormis les services routiers temporaires mis en place à titre exceptionnel par la SNCF, les services mixtes et de substitution sont organisés par la région, qui peut choisir de donner mandat à la SNCF pour attribuer ces marchés. Dans tous les cas, la procédure d'attribution prévoit une mise en concurrence des opérateurs par appel d'offres. Ces services routiers ont vocation à venir suppléer le transport ferroviaire et pourraient, de ce fait, être assimilés à des services ferroviaires. Toutefois, dans la mesure où ces services ne relèvent pas du monopole d'exploitation de la SNCF, ils sont accessibles à l'ensemble des transporteurs routiers actifs dans le transport interurbain. A ce titre, ils présentent des caractéristiques permettant d'envisager un rattachement de ces services au marché des transports routiers.
34. En l'espèce, le groupe RATP n'exerçant pas d'activités de transport routier liées au transport ferroviaire, la présente opération n'emporte aucun chevauchement sur cet éventuel marché. Aussi, la question de savoir si les services de transport routier liés au transport ferroviaire constituent un marché distinct ou s'il convient de les rattacher au marché des transports routiers interurbains peut demeurer ouverte, dans la mesure où, quelle que soit l'hypothèse retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

B. LES MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

1. LE MARCHÉ DU TRANSPORT PUBLIC URBAIN DE VOYAGEURS HORS ÎLE-DE-FRANCE

35. Dans l'avis précité⁷, l'Autorité a relevé qu'un allotissement des réseaux urbains, suivant les modes de transport ou par secteur géographique, pourrait stimuler la concurrence. En effet, il pourrait permettre l'entrée de nouveaux acteurs, notamment locaux, sur les marchés du transport public urbain.
36. Il a cependant été considéré par la pratique décisionnelle que la concurrence pour les marchés publics de transport urbain s'exerçait essentiellement entre l'ensemble des entreprises présentes au niveau national. En effet, lorsque les collectivités locales délèguent l'exploitation de services de transport urbain de voyageurs, elles organisent des appels d'offres auxquels peuvent répondre l'ensemble des opérateurs nationaux, et ce, d'autant plus facilement que le matériel d'exploitation reste souvent propriété de la collectivité locale et que le personnel d'exploitation est repris par le nouveau titulaire de la délégation. Il a aussi été constaté que la publication des appels d'offres dans des journaux à diffusion limitée, les délais très courts

⁷ Avis 09-A-55 du 4 novembre 2009

pour répondre sur des offres complexes, ou encore la publication en langue française, représentent des obstacles à l'entrée des opérateurs étrangers au marché français⁸.

37. Au cas d'espèce, il n'y a pas lieu de remettre en cause la délimitation géographique retenue jusqu'à présent. L'analyse du marché de transport public urbain sera menée au niveau national.

2. LE MARCHÉ DU TRANSPORT INTERURBAIN ROUTIER DE VOYAGEURS HORS ILE-DE-FRANCE

38. La pratique décisionnelle des autorités de concurrence nationales et communautaire retient un marché du transport interurbain routier de voyageurs hors Ile-de-France tout au plus de dimension nationale. Il apparaît en effet que la détention de dépôts de véhicules ainsi que leur localisation adéquate par rapport aux lignes mises en concurrence est un facteur déterminant dans la compétitivité des offres remises (ce point a par ailleurs été vérifié par le test de marché mené à l'occasion de la présente opération). Pour cette raison, les principaux opérateurs sur ce marché sont de grands transporteurs français mais aussi des PME ou des groupements de petits opérateurs interurbains implantés localement. Les autorités de concurrence nationales n'ont ainsi pas exclu que le marché du transport interurbain routier de voyageurs hors Ile-de-France puisse être de dimension locale, analysant généralement celui-ci au niveau du département.
39. En l'espèce, conformément à la pratique antérieure des autorités de concurrence nationales⁹, le marché du transport interurbain routier de voyageurs hors Ile-de-France sera analysé au niveau départemental ainsi qu'au niveau national.

III. Analyse concurrentielle

40. A titre liminaire, il convient de préciser que les groupes Veolia Transport et Transdev ont notifié leur fusion à la Commission européenne le 25 juin 2010, opération susceptible de modifier fortement la structure concurrentielle des marchés concernés par la présente opération.

A. LE MARCHÉ DU TRANSPORT PUBLIC URBAIN DE VOYAGEURS HORS ILE-DE-FRANCE

41. Sur le marché du transport urbain hors Ile-de-France, le groupe RATP est présent sur le réseau d'Annemasse (Haute-Savoie) qu'il exploite depuis 2002. Il peut être précisé que son contrat a été renouvelé fin novembre 2007 pour huit ans à partir du 1^{er} janvier 2008. Par ailleurs la RATP a remporté en octobre 2009 le réseau de La Roche-sur-Yon (Vendée), qu'elle exploite depuis le 1^{er} janvier 2010 pour une durée de sept ans.

⁸ *Décision de l'Autorité de la concurrence n°10-DCC-02 du 12 janvier 2010 relative à la prise de contrôle conjoint des sociétés Keolis et Effia par les sociétés SNCF-Participations et Caisse de dépôt et placement du Québec.*

⁹ *Voir notamment les décisions du ministre de l'économie n°C2000-39 et n°C2000-40 du 7 juin 2000 et n°C2002-06 du 3 mai 2002.*

42. A l'issue de la présente opération, le groupe RATP sera également présent sur les réseaux de Bourges (*via* la reprise de Veolia Transport Urbain Bourges), de Vierzon (*via* la reprise de Veolia Transport Urbain Vierzon), de Roanne (*via* la reprise de Veolia Transport Roanne), de Moulins (*via* la reprise de Moulins Mobilités) et de Vienne (*via* la reprise de Vienne Mobilités)).
43. Ainsi s'agissant du transport public urbain de voyageurs hors Ile-de-France, une fois l'opération réalisée, la part de marché du groupe RATP en valeur s'élèvera, selon ses estimations¹⁰, à [0-5] %¹¹, dont [0-5] % correspondant aux actifs en provenance de Veolia Transport et [0-5] % correspondant aux actifs en provenance de Transdev.
44. Si l'on considère le nombre de réseaux, la part de marché de la RATP atteindra, postérieurement à l'opération, [0-5] % du marché de transport public urbain de voyageurs hors Ile-de-France avec un total de 7 réseaux gérés. Enfin, si l'on considère le nombre de voyages, la part de marché de la nouvelle entité sera inférieure à [0-5] %.
45. Par ailleurs, le groupe RATP demeurera confronté à la concurrence exercé par Keolis (dont la part de marché est estimée à [20-30] % en nombre de réseaux et à [30-40] % en nombre de voyages), ainsi que par les groupes Veolia Transport (20-30] % de part de marché exprimée en nombre de réseaux et [10-20] % en nombre de voyages) et Transdev ([10-20] % de part de marché exprimée en nombre de réseaux et [20-30] % en nombre de voyages), qui projettent leur fusion.
46. Compte tenu de ce qui précède, la présente opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence sur le marché du transport public urbain de voyageurs hors Ile-de-France.

B. LE MARCHÉ DU TRANSPORT INTERURBAIN ROUTIER DE VOYAGEURS HORS ILE-DE-FRANCE

47. Sur le marché du transport interurbain routier de voyageurs hors Ile-de-France, le groupe RATP est uniquement présent dans l'Eure par l'intermédiaire de la société Cars Jacquemard, qu'il a racheté en 2008.
48. A l'issue de la présente opération, le groupe RATP sera également présent dans les départements du Cher et de l'Indre (*via* la reprise de Veolia Transport Centre), de l'Aube (*via* la reprise de Champagne Mobilités), de la Marne (*via* la reprise de la Société des Transports Départementaux de la Marne et de Champagne Mobilités), de la Haute-Savoie (*via* la reprise des établissements rattachés à la société Veolia Transport RAI et de Albus Fournier), et de l'Allier (*via* la reprise de des établissements rattachés à la société Veolia Transport RAI (Izeure et Montluçon).

1. AU NIVEAU DÉPARTEMENTAL

49. Il doit être précisé que les parts de marché fournies par les parties ont été calculées à partir du nombre de véhicules inscrits dans chaque département, publié par le ministère des transports au registre des voyageurs (en nombre de licences communautaires)¹².

¹⁰ *Établies à partir des données publiées par le Certu (2008).*

¹¹ *Soit [...] de chiffre d'affaires généré en 2008 par l'ensemble des actifs détenus par la RATP une fois l'opération réalisée.*

¹² www.developpement-durable.gouv.fr/Liste-des-entreprises-inscrites.html.

50. Au niveau départemental, sur le marché du transport interurbain routier de voyageurs hors Ile-de-France, la présente opération n'emporte pas de chevauchement entre les activités propres de la RATP (présente uniquement dans l'Eure) et les actifs repris des groupes Transdev et Veolia Transport (correspondant aux départements du Cher, de L'Indre, de la Marne, de l'Aube, de l'Allier et de la Haute-Savoie). En revanche, en ce qu'elle se traduit par la reprise, au sein d'un même département, d'activités autrefois exercées par Transdev d'une part et Veolia Transport d'autre part, il convient d'analyser pour le département concerné les effets de l'opération au titre de l'analyse des effets horizontaux. Compte tenu du périmètre des actifs repris, sont ainsi concernés les marchés départementaux du transport interurbain routier de voyageurs en Haute-Savoie et dans la Marne.

a) Haute-Savoie

51. Sur le marché départemental de transport interurbain routier de voyageurs en Haute-Savoie, le groupe RATP détiendra, à l'issue de l'opération projetée, une part de marché de [10-20] %, correspondant au cumul des parts de marché relatives aux actifs cédés par Veolia Transport¹³ ([5-10] % de part de marché) et Transdev¹⁴ ([0-5] % de part de marché).
52. Par ailleurs, le groupe RATP demeurera confronté à la concurrence exercée par les groupes Veolia Transport (dont la part de marché est estimée à [20-30] %) et Transdev¹⁵ ([10-20] % de part de marché) qui projettent leur fusion, ainsi que par les nombreux transporteurs indépendants que compte le département de Haute-Savoie et notamment la Société Annemassienne de Transport (dont la part de marché est estimée à [20-30] %).

b) Marne

53. Sur le marché départemental de transport interurbain routier de voyageurs dans la Marne, le groupe RATP détiendra, à l'issue de l'opération projetée, une part de marché de [40-50] %, correspondant au cumul des parts de marché relatives aux actifs cédés par Veolia Transport¹⁶ ([30-40] % de part de marché) et Transdev¹⁷ ([10-20] % de part de marché).
54. La RATP, nouvel entrant sur les marchés du transport routier interurbain hors Ile-de-France par le biais d'une acquisition dans l'Eure en 2008 et de la présente opération, devra faire face, lors de la remise en concurrence des lignes dont elle a obtenu les contrats, à des opérateurs capables d'exercer une pression concurrentielle significative.
55. La nouvelle entité sera confrontée à la concurrence des groupes Veolia Transport et Transdev qui projettent leur fusion. Veolia Transport est un groupe puissant sur le marché du transport interurbain avec plus de 8 000 véhicules à l'échelle nationale. Le groupe Transdev est aussi un groupe important, présent dans plus de 40 départements français. Tous les deux bénéficient d'une expérience passée sur les marchés de la Marne où ils conserveront des actifs. Veolia Transport conservera les entreprises de transport locales que sont les Rapides de la Meuse, CSQT et Bus Est Mouveo. Transdev conservera dans ce département la société Courriers de l'Aube. Ces filiales des deux groupes, prises ensemble, détiennent [5-10] % en part de marché sur la Marne.

¹³ VT RAI La Roche Sur Foron, VT RAI Collonges et Voyages Desbiolles.

¹⁴ Albus Fournier.

¹⁵ Ces derniers ayant notifié leur rapprochement à la Commission européenne le 25 juin 2010, cas n° COMP/M.5741.

¹⁶ Société des Transports Départementaux de la Marne.

¹⁷ Champagne Mobilités.

56. La RATP sera également concurrencée par des transporteurs locaux indépendants dont notamment la société issue du regroupement de Renault Autocars et Cars Montmirailais dont la part de marché est estimée à [10-20] % dans la Marne, ainsi que par la société Autocars Bardy ([5-10] % de part de marché).
57. Enfin, la société Keolis, deuxième opérateur sur le marché du transport interurbain routier de voyageurs en France, adossée au groupe SNCF et présente dans 70 départements avec plus de 10 000 cars, constitue un entrant potentiel sur les marchés de la Marne, susceptible d'exercer, lors de futurs appels d'offres, une pression concurrentielle importante sur le groupe RATP.
58. Compte-tenu de l'environnement concurrentiel auquel sera soumis le nouvel entrant qu'est la RATP, la présente opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets unilatéraux sur le marché du transport interurbain de la Marne.

2. AU NIVEAU NATIONAL

59. Au niveau national, la part de marché estimée de la RATP s'agissant du transport interurbain routier de voyageurs hors Ile-de-France est inférieure à [0-5] %¹⁸.
60. A l'issue de l'opération, le groupe RATP restera par ailleurs confronté à la concurrence exercée par Keolis ainsi que par les groupes Veolia Transport et Transdev, qui ont notifié leur fusion à la Commission européenne le 25 juin 2010. A la pression concurrentielle de ces opérateurs d'envergure nationale il convient en outre d'ajouter celle qui sera également exercée par de nombreux transporteurs locaux.

* * *

61. Au vu de ce qui précède, la présente opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence sur le marché du transport interurbain routier de voyageurs hors Ile-de-France.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 10-0045 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre

© Autorité de la concurrence

¹⁸ La part de marché a été établie par la partie notifiante sur la base de l'étude Xerfi « Transport routier de voyageurs » d'avril 2009.