



**Décision n° 19-DCC-76 du 26 avril 2019
relative à la création d'une entreprise commune par les sociétés RATP
Développement et Keolis**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé au service des concentrations le 29 novembre 2018, déclaré complet le 4 mars 2019, relatif à la création d'une entreprise commune par les sociétés RATP Développement S.A. et Keolis S.A., formalisée par l'offre finale remise par le groupement constitué de RATP Développement S.A. et Keolis S.A. le 30 juillet 2018, améliorée le 5 novembre 2018, en réponse à l'appel à candidatures émis par l'État pour l'exploitation du service de transport de personnes assurant la liaison ferroviaire entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, ainsi que par la lettre de désignation par la DGITM¹ de ce groupement en tant que « Titulaire Pressenti » datée du 19 novembre 2018 ;

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 engagements présentés le 29 mars 2019 par les parties et modifiés, en dernier lieu, le 9 avril 2019 ;

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

Vu les autres pièces du dossier ;

Adopte la décision suivante :

¹ Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Résumé²

Aux termes de la décision ci-après, l'Autorité a procédé à l'examen de la création, par RATP Dev et Keolis, d'une entreprise commune de plein exercice chargée de l'exploitation de la future liaison ferroviaire CDG Express, entre la Gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, dont le lancement est prévu en 2024.

Les sociétés-mères sont simultanément actives sur le marché du transport public de voyageurs en Île-de-France, lequel s'examine au stade des appels d'offres. Dans le cadre de son analyse, l'Autorité a envisagé l'existence d'un marché de la fourniture de services de transport public aux voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, susceptible de se limiter au mode ferroviaire, sur lequel est également présente l'entreprise commune, tout en laissant ouverte la délimitation exacte du marché.

Aux termes de l'analyse concurrentielle, l'Autorité a écarté tout risque d'atteinte à la concurrence au titre des effets horizontaux sur ce marché. Elle a constaté que, malgré l'absence de concurrent opérant des liaisons ferroviaires entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le projet de contrat de service public qui sera conclu avec l'État relatif au CDG Express et les conventions conclues avec Île-de-France Mobilités relatives aux autres services de transport exploités par les parties (la ligne B du RER, le Bus Direct, le RoissyBus) encadreraient le prix et le niveau de qualité de ces services. Une hausse de leurs tarifs ou une baisse de leur qualité, du fait de l'opération et des parties, peuvent donc être exclues.

Les risques d'effets verticaux ont également été écartés, au regard des parts de marché détenues par les parties et de la part d'achat estimée de l'entreprise commune sur les marchés concernés.

L'Autorité a également écarté tout risque de coordination des sociétés-mères sur l'ensemble des marchés sur lesquels les sociétés-mères sont simultanément présentes, compte tenu de l'activité limitée de l'entreprise commune par rapport aux activités des sociétés-mères. En particulier, s'agissant du marché du transport public de voyageurs en Île-de-France, les données collectées par l'entreprise commune, limitées aux seuls passagers du CDG Express, ne permettront pas aux sociétés-mères de coordonner leur comportement lors de leurs réponses à de futurs appels d'offres pour l'exploitation d'autres réseaux de transport public de voyageurs.

S'agissant des effets congloméraux, l'Autorité a analysé le risque que l'entreprise commune s'appuie sur sa position sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle pour se renforcer sur les marchés du transport public particulier de personnes. Ce risque a été écarté dans la mesure où seule une faible partie du marché serait affectée par une telle stratégie de couplage.

En revanche, l'Autorité a identifié le risque que la nouvelle entité puisse s'appuyer sur sa position sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle pour commercialiser, en même temps qu'un ticket pour le CDG Express et à des conditions préférentielles, un service d'enregistrement et de transport de bagages vers et depuis l'aéroport.

L'Autorité a toutefois autorisé l'opération à l'issue de sa première phase d'examen, sous réserve d'un engagement comportemental. RATP Dev et Keolis se sont engagées à confier l'exploitation du service de bagages à un partenaire indépendant disposant d'une autonomie dans la détermination de sa politique commerciale. Le contrat qui sera conclu avec ce

² Ce résumé a un caractère strictement informatif. Seuls font foi les motifs de la décision numérotés ci-après.

partenaire devra être agréé par l'Autorité. Cet engagement a été souscrit pour la durée du contrat de service public, soit 15 ans à compter de la date effective de mise en service de la liaison CDG Express.

I. Les entreprises concernées et l'opération

A. LES PARTIES

1. RATP Développement S.A. (ci-après, « RATP Dev ») est une filiale de la Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après, « RATP »), laquelle 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, qui a notamment pour objet l'exploitation du service de transport public de voyageurs en Île-de-France. RATP Dev est en charge, en particulier, de développer le savoir-faire du groupe en matière d'exploitation et de maintenance du service de transport public de voyageurs et de l'exporter en dehors du réseau historique exploité par la RATP en région parisienne.
2. En Île-de-France, la RATP assure l'exploitation de 14 lignes de métro, d'une partie des lignes A et B du RER (l'autre partie étant exploitée par la SNCF*^o, 7 lignes de tramway, près de 350 lignes de bus, dont le RoissyBus, et une navette automatique reliant l'aéroport Paris-Orly à la capitale (Orlyval). Le groupe* RATP assure également l'exploitation de services de transport public de voyageurs hors Île-de-France (urbain et interurbain). 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 »), qui l'a autorisé à créer des filiales pour construire, aménager et exploiter des lignes de réseaux de transport en dehors de l'Île-de-France.
3. Keolis S.A. (« Keolis ») est une filiale de la Société Nationale des Chemins de fer Français (« SNCF ») qui propose des services de transport public de voyageurs en France (urbain et interurbain) et dans le monde (ferroviaire) ainsi que d'autres activités liées au transport, notamment *via* sa filiale Effia, telles que les études et le conseil, la location de vélos, la gestion de gares routières et de parcs-relais ou bien encore, *via* sa filiale Voxtur, l'exploitation d'une plateforme de voitures de transport avec chauffeur (« VTC »), Le Cab. Keolis est détenue à 100 % par la société Groupe Keolis SAS, elle-même détenue à 69,7 % par SNCF Mobilités et à 30 % par la Caisse de Dépôt et Placement du Québec (le solde de 0,3 % est détenu par un fonds commun de placement d'entreprise). Le groupe SNCF, actif dans le transport ferroviaire, est, depuis le 1^{er} janvier 2015 et en application de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, structuré autour de trois Établissements Publics à Caractère Industriel et Commercial, à savoir SNCF Mobilités (auquel appartient Keolis) pour l'activité commerciale de transport, SNCF Réseau pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire et un établissement de tête, la SNCF.
4. En Île-de-France, la SNCF exploite notamment 13 lignes de Transilien, dont 5 lignes de RER (en ce compris les lignes A et B* dont une partie est exploitée par* la RATP) et une ligne de tramway (T4). Keolis, pour sa part, exploite notamment 20 réseaux urbains de bus, une ligne de tramway (T11), 8 lignes Mobilien (transport de pôle à pôle en grande couronne principalement) ainsi que le service de navette par autocar « Le Bus Direct » assurant la desserte des aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle depuis Paris intramuros.

* Rectifications d'erreurs matérielles.

B. L'OPÉRATION

5. L'opération notifiée, consiste en la création d'une entreprise commune par RATP Dev et Keolis, dont l'objet sera l'exploitation du futur service de transport public de voyageurs assurant la liaison ferroviaire directe entre la gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, appelé « CDG Express », dans le cadre d'un contrat de service public. Cette opération est formalisée par l'offre finale remise par le groupement constitué de RATP Dev et Keolis le 30 juillet 2018, améliorée le 5 novembre 2018, en réponse à l'appel à candidatures émis par l'État, ainsi que par la lettre de désignation par la DGITM de ce groupement en tant que « Titulaire Pressenti » datée du 19 novembre 2018.
6. Cette entreprise constituera une entreprise commune de plein exercice accomplissant de manière durable toutes les fonctions d'une entité économique autonome.
7. [Confidentiel]. Le projet de pacte d'actionnaires prévoit que le président de l'entreprise commune sera nommé, pour une durée de trois ans, alternativement par Keolis et RATP Dev. Il prévoit également qu'un comité stratégique sera mis en place et compétent notamment pour l'approbation du budget, des investissements ne figurant pas au budget, la modification des orientations stratégiques et la désignation des présidents des filiales de l'entreprise commune. Ce comité sera composé de quatre membres, deux nommés par RATP Dev et deux nommés par Keolis. Les décisions prises par ce comité seront votées à la majorité simple avec *a minima* le vote favorable d'un membre nommé par RATP Dev et d'un membre nommé par Keolis (le vote ne pouvant avoir lieu que si au moins un membre de chacune des sociétés-mères est présent). En cas de blocage du comité stratégique, une procédure de règlement des situations de blocage prévoit l'examen de la situation par les représentants légaux des sociétés-mères dans un délai de 48 heures puis l'examen par un arbitre désigné par les deux sociétés-mères. Compte tenu de ces éléments, RATP Dev et Keolis détiendront, conjointement, le contrôle de l'entreprise commune.
8. L'entreprise commune bénéficiera, de plus, de ressources suffisantes pour opérer de façon indépendante sur le marché. En effet, l'entreprise commune possédera un personnel d'encadrement se consacrant à ses activités quotidiennes et disposera de ses propres salariés opérationnels³. D'après les parties notifiantes, ces salariés seront soit mis à disposition par les sociétés mères, sur la base de conditions normales de marché⁴, soit employés directement par l'entreprise commune qui, en tout état de cause, supportera l'intégralité des dépenses engendrées par l'emploi de son personnel⁵.
9. L'entreprise commune aura également ses propres ressources financières. À cet égard, elle sera dotée d'un capital social de [...] millions d'euros, aura accès à un crédit bancaire pour un montant de [...] millions d'euros et sera rémunérée au titre de l'exploitation du service, conformément au contrat de service public. Par ailleurs, elle disposera des actifs essentiels à son activité et, en particulier, elle acquerra, auprès d'un constructeur, le matériel roulant destiné

³ Conformément à l'organigramme prévisionnel, l'entreprise commune disposera d'environ [...] salariés durant la phase d'exploitation en ce compris un directeur général, un responsable financier, un responsable des ressources humaines, un responsable commercial, un directeur d'exploitation et un directeur technique.

⁴ Les parties ont indiqué que la mise à disposition des salariés de RATP Dev à l'entreprise commune s'effectuera par rapport au « prix de l'assistance technique RATP Dev [qui] est régi par une grille de tarif préétabli correspondant au prix de marché » et que pour les salariés de Keolis, « [l]es barèmes utilisés pour le chiffrage de la prestation correspondent aux prix de marché ».

⁵ Les parties ont ainsi indiqué que « l'Entreprise Commune sera pleinement responsable des procédures de recrutement et disposera d'une parfaite liberté à cet égard. Elle pourra éventuellement faire ponctuellement appel à l'expertise de ses sociétés mères en matière de recrutement, en définissant seule le cadre de l'intervention de ses sociétés mères et ses objectifs, mais restera totalement autonome dans sa prise de décision à cet égard ».

à la liaison du CDG Express ainsi que les systèmes d'aide à l'exploitation (pour le poste de commandement et l'information des voyageurs). Elle disposera, en outre, d'un local propre.

10. Par ailleurs, l'entreprise sera autonome dans la mesure où, au-delà des compétences réservées au comité stratégique conformément au pacte d'actionnaires, l'exploitation de la liaison CDG Express restera sous la seule responsabilité de l'entreprise commune et ne sera pas transférée ou prise en charge par les sociétés-mères. RATP Dev et Keolis n'auront qu'un rôle d'assistance technique et de conseil. Les parties notifiantes ont indiqué, à cet égard, qu'un contrat entre les sociétés-mères et l'entreprise commune d'« assistance générale [faisant] l'objet, dans l'offre du groupement, d'une redevance annuelle s'élevant à [confidentiel] et que, par ailleurs, des prestations, faisant l'objet [confidentiel], pourraient être fournies par les sociétés-mères à l'entreprise commune. Les parties notifiantes ont ajouté que « [l]es prestations qui seront externalisées par l'Entreprise Commune à des sociétés des groupes RATP et SNCF, le seront à des conditions de marché ». En conséquence, l'entreprise commune déterminera et gèrera de façon autonome les principaux aspects stratégiques, commerciaux et opérationnels de son activité.
11. En outre, l'entreprise commune sera activement présente sur un marché dans la mesure où elle aura pour objet l'exploitation de la liaison ferroviaire CDG Express⁶, en ce compris les aspects opérationnels et commerciaux, dans le cadre du contrat de service public qui sera conclu par l'entreprise commune avec l'État. L'entreprise commune pourra également développer des activités annexes⁷. L'entreprise commune ne se limitera donc pas à reprendre une fonction spécifique d'une de ses sociétés-mères. Elle aura bien un accès propre au marché et à ses propres clients, à savoir principalement les voyageurs effectuant le trajet entre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et Paris intramuros.
12. Enfin, l'entreprise commune est constituée pour une durée de 99 ans et exploitera la liaison CDG Express dans le cadre du projet de contrat de service public d'une durée de 15 ans à compter de sa mise en service, soit, en principe, à compter du 1^{er} janvier 2024 jusqu'au 31 décembre 2038⁸.
13. En ce qu'elle se traduit par la création d'une entreprise commune de plein exercice, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
14. Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaires hors taxe total sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros (RATP : 5,49 milliards d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2017 ; SNCF : 31,83 milliards d'euros pour le même exercice). Chacune de ces entreprises a réalisé en France un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (RATP : [≥ 50 millions] d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2017 ; SNCF : [≥ 50 millions] d'euros pour le même exercice). Les seuils de notification de l'article 1, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 sont franchis mais chacune des entreprises concernées réalisant plus des deux tiers de son chiffre d'affaires dans l'Union européenne en France, l'opération ne relève pas de la compétence de la Commission européenne. En revanche, les seuils de contrôle mentionnés au I de l'article L. 430-2 du code de commerce sont franchis. Cette opération est donc soumise aux dispositions des articles L. 430-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

⁶ Les missions de l'exploitant sont définies à l'article 1.4 du Règlement de consultation de l'appel à candidatures.

⁷ L'entreprise commune commercialisera notamment, de façon marginale, des espaces publicitaires.

⁸ Le projet de contrat de service public prévoit, qu'en cas de report de la date de mise en service, la durée du contrat ne pourra pas excéder 22 ans et 6 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de service public.

II. Délimitation des marchés pertinents

15. Compte tenu des activités respectives des sociétés-mères et de l'entreprise commune, la présente opération emporte des chevauchements d'activité horizontaux sur les marchés du transport public de voyageurs en Île-de-France⁹.
16. Sont également concernés par l'opération les marchés présentant des liens verticaux ou congloméraux avec le marché du transport public de voyageurs que sont le marché des services d'assistance technique aux exploitants de réseaux de transport de voyageurs, le marché des systèmes billettiques et d'information des voyageurs, le marché de l'enregistrement et du transport de bagages et les marchés du transport public particulier de personnes.
17. Enfin, au titre du risque de coordination des sociétés-mères, les marchés suivants seront analysés : les marchés du transport public de voyageurs urbain et interurbain hors Île-de-France, le marché du transport public ferroviaire de voyageurs, le marché de l'ingénierie et des études techniques, le marché de l'audit d'opérateurs et le marché du conseil en matière de transport.

A. MARCHÉS DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS

18. Dans le secteur du transport public de voyageurs, la concurrence s'exerce entre les opérateurs lors de leurs réponses aux appels d'offres lancés par les autorités organisatrices dans leur zone géographique de compétence¹⁰.
19. Les principes généraux de l'organisation du service public des transports pour la France sont définis par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (« LOTI »), à l'exception de l'Île-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 des services de transport interurbain par autocar librement organisés, et les régions pour les services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional.
20. Dans le cas particulier de l'Île-de-France, l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France¹¹ établit notamment, pour cette région, une autorité organisatrice unique, Île-de-France Mobilités (« IDFM », anciennement Syndicat des Transports d'Île-de-France, « STIF »), 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

⁹ La pratique décisionnelle concernant le transport ferroviaire, hors RER et Transilien, est présentée dans la section relative au transport public de voyageurs hors Île-de-France.

¹⁰ Voir les décisions 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, n° 10-DCC-83 du 27 juillet 2010 relative à la prise de contrôle exclusif de certains actifs des groupes Transdev et Veolia Transport par le groupe RATP, n° 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, n° 12-DCC-129 du 5 septembre 2012 relative à la prise de contrôle exclusif du groupe Keolis par la société SNCF-Participations et n° 13-DCC-137 du 1^{er} octobre 2013 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Transdev Group (ex-Veolia Transdev) par la Caisse des Dépôts et Consignations.

¹¹ Ainsi que le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

matériels utilisés, l'Autorité de la concurrence considère qu'il convient d'opérer une distinction entre le transport public de voyageurs en Île-de-France et hors Île-de-France.

1. MARCHÉS DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

a. MARCHÉS DE SERVICES

22. Comme l'Autorité l'a rappelé dans plusieurs décisions¹² et comme indiqué ci-dessus, le marché de la réponse aux appels d'offres pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en Île-de-France est très spécifique. En effet, les services de transport public de voyageurs en Île-de-France sont organisés par IDFM, établissement public local à caractère administratif, qui exerce ses prérogatives pour le compte de la région Île-de-France, de la ville de Paris et des départements des Hauts-de-Seine, de l'Essonne, des Yvelines, du Val d'Oise et de Seine-et-Marne. IDFM était, par ailleurs, soumis à un régime juridique qui le dispense de mettre en concurrence les opérateurs routiers pour l'exploitation des services réguliers de transport de voyageurs : il procède simplement par inscription d'un transporteur au plan de transport, ce qui confère à ce dernier un droit exclusif d'exploitation pluriannuel. L'article 5 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a cependant modifié l'ordonnance de 1959. Il précise que les nouveaux contrats de transport public, intervenant à partir du 3 décembre 2009, doivent être passés conformément à la LOTI, et donc après mise en concurrence. Les contrats en cours se poursuivent conformément aux règles applicables avant le 3 décembre 2009, jusqu'au 1^{er} janvier 2025 pour les services routiers de transport, au 1^{er} janvier 2030 pour les services de transport par tramway et jusqu'au 1^{er} janvier 2040 pour les services de transport par métro.
23. En ce qui concerne le transport ferroviaire, la SNCF exploite l'essentiel du Réseau Express Régional ainsi que les Transilien, conformément aux termes du contrat passé avec IDFM. De son côté, la RATP jouit d'un monopole historique sur les services routiers (bus) mais aussi sur les modes de transport public guidé urbain* (métro, tram, partie RATP du RER*). De ce fait, les transports publics dans cette région sont largement structurés autour du réseau RATP. Celle-ci assure également une partie de l'exploitation de* deux lignes du Réseau Express Régional (lignes A et B du RER), la SNCF assurant l'exploitation de l'autre partie de ces lignes*. L'ensemble des entreprises privées exploitant des lignes régulières de bus inscrites au Plan Régional de Transport, soit à ce jour environ 80 entreprises ou centres d'exploitation dont Keolis et RATP Dev*, sont regroupées au sein d'OPTILE (Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France).
24. Par ailleurs, l'Autorité a relevé que la mise en œuvre du règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (« règlement OSP ») devrait aboutir à une convergence graduelle de la réglementation applicable en Île-de-France et dans les autres régions françaises et qu'il ne pouvait être exclu qu'il n'y ait plus lieu, à terme, d'opérer une distinction entre le transport public de voyageurs en Île-de-France et hors Île-de-France.

¹² Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 10-DCC-02 ; n° 10-DCC-83 ; n° 10-DCC-198 ; n° 12-DCC-129 et n° 13-DCC-137 précitées.

* Rectifications d'erreurs matérielles.

25. En l'espèce, les parties notifiantes considèrent que la liaison CDG Express fait partie de ce marché francilien, compte tenu de sa localisation. Néanmoins, il faut relever que si la liaison CDG Express sera géographiquement située en Île-de-France, l'organisation de sa mise en concurrence et la supervision de son exploitation ne relèvent pas de la compétence d'IDFM, mais directement de l'État et, plus précisément, de la DGITM¹³. Par ailleurs, l'infrastructure relèvera intégralement du réseau ferré national, ce qui n'est pas le cas de toutes les infrastructures de transport urbain exploitées de bout en bout en Île-de-France. Ces caractéristiques constituent un élément différenciant par rapport aux autres services de transport public de voyageurs en Île-de-France. Il ne peut donc être exclu dans ces circonstances qu'il existe un marché distinct limité à l'appel à candidatures pour l'exploitation de la liaison CDG Express.
26. Les parties notifiantes considèrent, en outre, que dans la mesure où l'entreprise commune n'a pas vocation à participer à d'autres appels d'offres pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en Île-de-France, il pourrait être envisagé un marché « aval » de la fourniture de services de transport public aux voyageurs en Île-de-France, distinct du marché de la réponse aux appels d'offres. Elles s'appuient à ce titre sur la pratique décisionnelle de la Commission européenne.
27. Cette dernière a en effet considéré, dans ses décisions *Govia / West Midlands Passenger Rail Franchise*¹⁴, *Abellio Transport / Scotrail*¹⁵ et *DB / Arriva*¹⁶, et sans trancher définitivement la question, qu'il pourrait être pertinent de distinguer la concurrence entre opérateurs pour l'octroi d'une concession pour l'exploitation d'un service de transport public ferré (« concurrence pour le marché ») et celle existant pour la fourniture de services de transport public ferré aux voyageurs (« concurrence sur le marché »).
28. S'agissant des modes de transport, les parties notifiantes considèrent que le marché de la fourniture de services de transport public aux voyageurs en Île-de-France doit être analysé tous modes de transport confondus (comprenant ainsi le RER, le métro¹⁷, les bus ainsi que les taxis et les VTC), et ce bien que « la substituabilité du côté de la demande entre les différents modes de transport permettant de relier Paris centre à l'aéroport CDG [ne soit] pas parfaite » compte tenu des caractéristiques de chaque offre¹⁸. À cet égard, la Commission européenne a également considéré dans sa pratique décisionnelle¹⁹ que, pour certains trajets, le transport ferroviaire de voyageurs pouvait faire face à la concurrence d'autres services de transport public de voyageurs et notamment « le métropolitain, les cars ou les bus ».

¹³ L'article L. 2111-3-1 du code des transports dispose que « Par dérogation aux articles L. 1241-1 et L. 1241-2, l'État est l'autorité organisatrice du service de transport de personnes assuré au moyen de l'infrastructure ferroviaire mentionnée à l'article L. 2111-3. L'État désigne l'exploitant du service de transport de personnes mentionné au premier alinéa du présent article au terme d'une procédure respectant les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence. [...] ».

¹⁴ Décision de la Commission européenne M.4797 *Govia / West Midlands Passenger Rail Franchise* du 20 septembre 2007.

¹⁵ Décision de la Commission européenne M.7483 *Abellio Transport / Scotrail* du 18 mars 2018.

¹⁶ Décision de la Commission européenne M.5855 *DB / Arriva* du 11 août 2010.

¹⁷ En ce compris la future ligne 17 du métro reliant Saint-Denis/Pleyel au Mesnil Amelot en desservant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

¹⁸ Les offres proposent des temps de trajet, des prix et des lieux de départ différents. Les parties notifiantes indiquent qu'« [a]insi, en cas de hausse des prix, une partie des consommateurs se reporterait sur les autres offres disponibles, et en particulier sur le RER B et les taxis/VTC. La mesure des ratios de diversion indique également que la substituabilité est hétérogène : le ratio de diversion entre le CDG Express et le RER B est plus élevé que le ratio de diversion entre le CDG Express et le Bus Direct. Il existe en conséquence une forte substituabilité entre le CDG Express, le RER B et l'offre de taxis/VTC. La substituabilité entre le CDG Express et les autres offres de transport (véhicules particuliers, RoissyBus, Bus Direct), bien que moindre, ne saurait par ailleurs être négligée ». Elles estiment ainsi que le marché ne peut se limiter au seul mode de transport ferroviaire.

¹⁹ Voir notamment la décision de la Commission européenne M.816 *CGEA / South Eastern Train Company Limited* du 7 juillet 1996 et les décisions M.7483 et M.4797 précitées.

29. L'existence d'un marché de la fourniture de services de transport public aux voyageurs, tous modes de transport confondus, ne peut donc pas être exclue. L'appartenance des taxis/VTC à ce marché, telle que suggérée par les parties notifiantes, pourrait néanmoins être débattue, eu égard notamment aux différences de tarifs, sans qu'il soit nécessaire de l'analyser plus en détail, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées que les taxis/VTC soient inclus ou non dans le marché.
30. En tout état de cause, la question de la définition exacte de ces marchés peut être laissée ouverte et les positions des parties seront examinées en retenant l'hypothèse la plus conservatrice, à savoir sur le marché de la fourniture de services de transport public aux voyageurs, limité au seul mode de transport ferroviaire.

b. MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

31. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité considère que le marché de la réponse aux appels d'offres pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en Île-de-France doit être appréhendé au niveau de cette seule région, compte tenu des spécificités réglementaires rappelées ci-dessus et, en particulier, du rôle joué par IDFM dans l'organisation de l'offre de transport. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation en l'espèce.
32. S'agissant du marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs tel qu'envisagé ci-dessus, les parties notifiantes soutiennent qu'il pourrait être d'une dimension géographique limitée à la liaison entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Elles s'appuient, à cet égard, sur plusieurs décisions de la Commission européenne.
33. Dans ces décisions²⁰, la Commission européenne a considéré, sans toutefois trancher définitivement la question, que le marché de la fourniture de services de transport ferroviaire de passagers pouvait être appréhendé au niveau de chacune des liaisons point à point dans la mesure où les passagers, en particulier la clientèle d'affaires, ne considèrent généralement pas les trajets incluant un changement comme une alternative acceptable à un trajet direct.
34. La spécificité du marché de la réponse aux appels d'offres pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en Île-de-France en termes réglementaires et d'organisation de l'offre de transport est néanmoins transposable au marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs. Une analyse du marché au niveau de l'Île-de-France ne peut donc être exclue.
35. En l'espèce, la définition exacte du marché géographique peut être laissée ouverte et les positions seront examinées en retenant l'hypothèse la plus conservatrice, à savoir sur un marché de la fourniture de services de transport public aux voyageurs par mode ferroviaire, limité à la liaison entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

²⁰ Voir les décisions de la Commission européenne M.7483, M.5855 et M.4797 précitées ainsi que les décisions M.2446 Govia / Connex South Central du 20 juillet 2001 et M.3273 First / Keolis / TPE JV du 8 décembre 2003.

2. MARCHÉS DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS HORS ÎLE-DE-FRANCE

a. MARCHÉS DE SERVICES

36. Dans le secteur du transport public de voyageurs hors Île-de-France, l'Autorité de la concurrence a relevé²¹ qu'il convient de distinguer le transport ferroviaire sur le réseau ferré national (hors tramway et métro) du transport routier. Ces deux modes de transport sont, en effet, 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 que leurs coûts d'exploitation présentent des écarts significatifs. 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.
37. Au sein du transport routier de voyageurs hors Île-de-France, les autorités de concurrence nationales distinguent le transport urbain du transport interurbain. En effet, l'organisation de ces deux modes de transport relève d'autorités organisatrices différentes, soit les communes ou leurs groupements pour le transport urbain et les départements ou régions pour le transport interurbain. 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 transports²² 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).
38. Ainsi, en ce qui concerne le marché du transport public de voyageurs hors Île-de-France, il convient de distinguer (a) le transport ferroviaire de voyageurs (hors réseaux urbains), (b) le transport urbain (qui intègre le transport par route, par métro et tramway) et (c) le transport interurbain routier.
39. *S'agissant du transport ferroviaire de voyageurs*, l'organisation réglementaire du transport ferroviaire se décline en fonction de la dimension géographique des liaisons concernées. La LOTI établit, d'une part, le monopole d'exploitation par la SNCF des services ferroviaires sur le réseau national. Le transport international de passagers a toutefois été ouvert à la concurrence le 13 décembre 2009. La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (loi « SRU ») a, d'autre part, transféré aux régions, entre autres, la compétence relative aux services ferroviaires régionaux de voyageurs.
40. Les gares ferroviaires relèvent également du monopole de la SNCF. Elles sont gérées par la filiale Gares et Connexions, créée en avril 2009, rattachée à SNCF Mobilités, qui a vocation à permettre l'accès en gare à des entreprises ferroviaires autres que la SNCF.
41. Concernant le transport ferroviaire régional, le règlement OSP précité, entré en vigueur en France le 3 décembre 2009, organise les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices auront la possibilité d'ouvrir progressivement à la concurrence les dessertes ferroviaires régionales. Toutefois, le règlement n'est pas contraignant en ce qui concerne le transport ferroviaire, par exception aux dispositions s'appliquant au transport routier de voyageurs.

²¹ Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 10-DCC-02 ; n° 10-DCC-83 ; n° 10-DCC-198 ; n° 12-DCC-129 et n° 13-DCC-137 précitées.

²² 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).

42. Ainsi, une ouverture du marché à la concurrence pourrait conduire à envisager une segmentation entre le transport ferroviaire national et régional en raison des différences réglementaires portant sur leur organisation respective.
43. En l'espèce, les parties notifiantes considèrent que la liaison CDG Express s'intègre dans le marché du transport public francilien. L'inclusion de la liaison CDG Express au marché du transport ferroviaire ne peut néanmoins pas être exclue compte tenu de son infrastructure qui relèvera intégralement du réseau ferré national²³. La question de cette inclusion peut néanmoins être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelle que soit la définition retenue. En tout état de cause, ainsi qu'indiqué ci-dessus, les positions des parties seront examinées en retenant l'hypothèse la plus conservatrice, à savoir sur le marché de la fourniture de services de transport public aux voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, limité au seul mode de transport ferroviaire.
44. ***S'agissant du transport public urbain de voyageurs hors Île-de-France***, l'Autorité de la concurrence considère qu'il convient de retenir un marché du transport public urbain de voyageurs hors Île-de-France, tous modes de transport confondus²⁴.
45. 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, à cet égard, 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* ». Le même constat a été fait par l'Autorité à l'occasion de ses décisions n° 10-DCC-02, n° 10-DCC-83, n° 10-DCC-198, n° 12-DCC-129 et n° 13-DCC-137 relatives à des opérations de concentration dans le secteur du transport public de voyageurs dans lesquelles l'Autorité a relevé l'existence d'une certaine substituabilité entre les différents modes de transport public urbain, et notamment entre autobus, tramway et métro.
46. En outre, s'agissant d'une segmentation plus fine conduisant à distinguer les réseaux selon que ceux-ci font intervenir des modes de transport dit « lourds » (métro, tramway), l'Autorité a relevé à plusieurs reprises que l'ensemble des opérateurs actifs sur le marché français sont capables de répondre à un appel d'offres de transport urbain, indépendamment de la nature des modes de transport concernés.
47. ***S'agissant du transport interurbain routier de voyageurs hors Île-de-France***, conformément au cadre juridique « *du transport routier non-urbain de personnes* » défini à l'article 29 de la LOTI, quatre catégories de services de transports non urbains de voyageurs sont identifiées : les services réguliers publics, qui comprennent les lignes régulières proprement dites et les transports scolaires, les services à la demande, les services occasionnels et les services privés.
48. Lors de ses précédentes décisions²⁵, l'Autorité a relevé 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. Elle a, en particulier, remarqué que le transport scolaire et le transport interurbain régulier proprement dit font l'objet d'appels d'offres selon

²³ L'article L. 2111-3 du code des transports dispose, en effet, que « [c]ette infrastructure ferroviaire est composée de sections existantes, de sections nouvelles assurant la liaison avec les réseaux d'accès aux deux gares d'extrémité de Paris-Est et de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ainsi que d'installations situées dans l'emprise de ces gares. Les sections nouvelles sont incorporées au réseau ferré national à compter de leur mise en exploitation » (soulignement ajouté).

²⁴ Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 10-DCC-02 ; n° 10-DCC-83 ; n° 10-DCC-198 ; n° 12-DCC-129 et n° 13-DCC-137 précitées.

²⁵ *Idem*.

des procédures similaires, qu'ils relèvent de la même autorité adjudicatrice, qu'ils bénéficient également d'une tarification identique (les usagers des lignes régulières peuvent emprunter les lignes de transport scolaire). S'agissant des services à la demande, l'Autorité a noté qu'ils dépendent, tout comme la majeure partie des services réguliers interurbains, de la même entité adjudicatrice, à savoir le département.

49. Du point de vue de l'offre, l'Autorité a relevé que les services de transport occasionnels ou à la demande, de même que les services de transport scolaire, sont généralement proposés par des opérateurs également actifs sur le transport urbain régulier proprement dit²⁶.
50. Pour ces raisons, l'analyse relative au risque de coordination des sociétés-mères portera sur le marché de services englobant l'ensemble du transport interurbain de voyageurs hors Île-de-France.
51. Par ailleurs, dans ses précédentes décisions²⁷, l'Autorité 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.
52. 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. À ce titre, ils présentent des caractéristiques permettant d'envisager un rattachement de ces services au marché des transports routiers.
53. En l'espèce, 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. MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

54. *S'agissant du transport ferroviaire national et régional de voyageurs*, l'Autorité de la concurrence a considéré²⁸ que l'existence d'un monopole légal de la SNCF pour l'exploitation des services de transport ferroviaire justifie de retenir une dimension nationale de ces marchés en France.

²⁶ *Idem.*

²⁷ *Idem.*

²⁸ Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 10-DCC-02 et n° 12-DCC-129 précitées

55. En l'espèce, la dimension géographique du marché peut être laissée ouverte dans la mesure où l'inclusion de la liaison CDG Express dans le marché du transport ferroviaire national ou son inclusion dans un marché du transport ferroviaire régional ne modifierait pas les conclusions de l'analyse concurrentielle.
56. *S'agissant du transport public urbain de voyageurs hors Île-de-France*, les autorités nationales et européennes ont considéré que la concurrence s'exerçait essentiellement entre l'ensemble des entreprises présentes au niveau national²⁹. 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.
57. Il a, par ailleurs, été constaté dans ces décisions que la spécificité du cadre juridique dans lequel sont organisés ces appels d'offres, leur publication en langue française dans des journaux dont la diffusion est, hormis pour les appels d'offres lancés par de très grandes villes, limitée au territoire national ainsi que les délais de réponse relativement courts qui sont laissés aux candidats, constituent des obstacles à l'entrée des opérateurs étrangers sur ce marché.
58. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation au cas d'espèce.
59. *S'agissant du transport interurbain routier de voyageurs hors Île-de-France*, l'Autorité de la concurrence a retenu une dimension départementale³⁰. En effet, 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. Pour cette raison, les principaux opérateurs sur ce marché sont de grands opérateurs français mais aussi des PME ou des groupements de petits opérateurs interurbains implantés localement.
60. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation au cas d'espèce.

B. MARCHÉS DE L'ENREGISTREMENT ET DU TRANSPORT DE BAGAGES

61. Dans sa pratique décisionnelle³¹, reprise par l'Autorité³², la Commission a considéré que le marché de la gestion et de l'exploitation des aéroports pouvait être subdivisé en trois marchés distincts : les services d'utilisation d'infrastructures aéroportuaires, les services d'assistance en escale et les services commerciaux associés.
62. Les deux premiers marchés correspondent à des services rendus aux compagnies aériennes pour lesquels la demande est celle des compagnies aériennes et l'offre celle des exploitants d'aéroports. Le troisième marché correspond aux services rendus aux passagers et aux autres clients de l'aéroport par le gestionnaire d'aéroport ou par une entreprise tierce autorisée.
63. S'agissant du troisième marché, la Commission a identifié un marché de la fourniture (ou externalisation) de services commerciaux associés comprenant notamment les services de restauration, les parkings, la location de voitures, la vente de détail ainsi que la vente d'espaces

²⁹ Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 10-DCC-02 ; n° 10-DCC-83 ; n° 10-DCC-198 ; n° 12-DCC-129 et n° 13-DCC-137 précitées.

³⁰ *Idem*.

³¹ Voir notamment les décisions de la Commission européenne M. 7398 Mirael / Ferrovial / NDH1 du 19 novembre 2014 et M.6862 Vinci / Aeroportos de Portugal du 10 juin 2013.

³² Décision n° 16-DCC-167 du 31 octobre 2016 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Aéroports de Lyon par la société Vinci Airports.

publicitaires³³. Sur ce marché, la demande provient, pour l'essentiel, des passagers et l'offre provient des exploitants commerciaux (entreprises tierces ou le gestionnaire d'aéroport lui-même).

64. La pratique décisionnelle a notamment identifié les marchés suivants : un marché amont des concessions d'espaces commerciaux de vente de détail en aéroport³⁴, un marché aval de la vente de détail en aéroport³⁵ et un marché de la concession de services de restauration qui correspond à l'externalisation des besoins de restauration dans les lieux de transport (gares, autoroutes, aéroports), sans toutefois identifier un segment propre aux concessions de services de restauration en aéroport³⁶.
65. À l'exception du marché amont des concessions pour la fourniture de services de vente de détail en aéroport, pour lequel la pratique décisionnelle tend à retenir une dimension au moins européenne³⁷, les autorités de concurrence considèrent que les marchés géographiques pour l'ensemble des services fournis au sein des installations aéroportuaires se limitent à chaque aéroport³⁸.
66. Les parties notifiantes considèrent qu'au sein du marché de la fourniture de services commerciaux associés, un segment relatif à l'enregistrement et au transport de bagages pourrait être identifié. Les parties notifiantes s'appuient sur la décision n° 12-D-21 du 18 octobre 2012³⁹ dans laquelle l'Autorité, se référant au marché des services rendus aux passagers et clients de l'aéroport, a envisagé l'existence d'un marché de la livraison des bagages enregistrés en soute, limité géographiquement à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle⁴⁰.
67. Il ressort des réponses au test de marché que l'activité de prise en charge des bagages des passagers à l'arrivée en zone de livraison puis le transport des bagages jusqu'au domicile ou à un hôtel des passagers repose sur le même modèle économique que l'activité de prise en charge des bagages au domicile ou à un hôtel des passagers puis de transport et enregistrement à l'aéroport. Les opérateurs sont généralement les mêmes pour ces deux activités, les autorisations d'accès pouvant néanmoins être différentes. En outre, les répondants au test de marché considèrent, dans leur majorité, que la prise en charge des bagages depuis ou jusqu'à l'aéroport ou le domicile/hôtel ne présente pas de différence avec une prise en charge depuis ou jusqu'à la gare de l'Est, dans laquelle sera également proposé le service de l'entreprise commune.

³³ Voir notamment la décision M.6862 précitée.

³⁴ Sur ce marché, les concessions ou les baux commerciaux sont accordés par les gestionnaires d'aéroports aux opérateurs souvent au terme d'une procédure d'appel d'offres en vue de l'exploitation de points de vente dans l'enceinte des aéroports. En échange de telles concessions, les opérateurs commerciaux s'engagent à verser une rémunération aux gestionnaires d'aéroports, qui prend généralement la forme d'un pourcentage de leur chiffre d'affaires assorti d'une part fixe minimale.

³⁵ Voir notamment la décision de l'Autorité n° 16-DCC-88 du 22 juin 2016 relative à la prise de contrôle exclusif par la Société de Distribution Aéroportuaire de 8 points de vente sous enseigne Fnac situés dans les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et la décision de la Commission européenne M.5123 Autogrill / World Duty Free du 16 mai 2008.

³⁶ Voir la décision de la Commission européenne M.4762 Autogrill / Alpha Airports Group du 10 août 2007.

³⁷ Voir la décision de l'Autorité n° 16-DCC-88 précitée et les décisions de la Commission européenne M.6263 Aelia / Aéroports de Paris / JV du 20 octobre 2011, M.5389 Aéroports de Paris / The Nuance Group du 22 décembre 2008 et M.5123 Autogrill / World Duty Free du 16 mai 2008.

³⁸ Voir la décision de la Commission européenne M.7398 précitée.

³⁹ Décision n° 12-D-21 du 18 octobre 2012 relative à des pratiques relevées dans le secteur de la livraison de bagages à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

⁴⁰ Point 60 de la décision : « la prestation consistant en la prise en charge des bagages des passagers à l'arrivée en zone de livraison des bagages et en leur livraison au domicile ou à l'hôtel des passagers constitue une prestation de services rendue aux passagers ».

68. Deux répondants considèrent que les conditions de concurrence de cette activité doivent s'analyser au niveau de chaque aéroport et deux autres considèrent que l'analyse doit être menée à un niveau régional.
69. En l'espèce, la définition exacte du marché géographique peut être laissée ouverte. L'analyse, au titre des effets congloméraux, sera effectuée sur un marché limité à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

C. MARCHÉ DES SERVICES D'ASSISTANCE TECHNIQUE AUX EXPLOITANTS DE RÉSEAUX DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

70. Afin d'optimiser la gestion du réseau de transport dont ils ont la charge, les exploitants, qu'il s'agisse d'émanation des collectivités locales (AOT) ou d'opérateurs privés, ont la possibilité de recourir à des prestations de conseil de façon permanente ou ponctuelle. Les services fournis dans ce cadre consistent en des prestations d'assistance technique et des expertises ciblées en matière de transport de voyageurs (comme, par exemple, des informations sur le cadre législatif et réglementaire, l'assistance à la réponse aux appels d'offres, l'aide à la conception de politique marketing...).
71. Dans sa pratique décisionnelle⁴¹, l'Autorité a envisagé l'existence d'un marché des services d'assistance technique aux exploitants de réseaux de transport de voyageurs au niveau national. Elle a toutefois laissé la délimitation exacte de ce marché ouverte dans la mesure où l'opération ne soulevait pas de problème de concurrence.
72. En l'espèce, la délimitation exacte du marché des services d'assistance technique aux exploitants de transport de voyageurs peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

D. MARCHÉS DES SYSTÈMES DE BILLETTIQUE ET D'INFORMATION DES VOYAGEURS

73. Les systèmes de billettique sont l'ensemble des dispositifs mettant en œuvre les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) pour le traitement des titres associés à la fourniture et à l'exécution de prestations de transport de personnes. Un système de billettique interopérable doit permettre aux usagers de n'utiliser qu'un seul titre de transport, ou plusieurs sur un même support, même si leurs déplacements s'effectuent sur plusieurs réseaux. Les systèmes d'information des voyageurs permettent, quant à eux, aux usagers de préparer leur itinéraire et de connaître leur temps prévisionnel de parcours. Enfin, les systèmes d'aide à l'exploitation de réseaux et d'information aux voyageurs sont des systèmes embarqués dans les moyens de transport et des bornes situées au niveau des arrêts donnant des informations en temps réel concernant la circulation et l'heure de passage des véhicules de transport. L'élaboration de tels systèmes est généralement attribuée par les collectivités suite à un appel d'offres à la suite duquel les différents réseaux concernés doivent les mettre en place.

⁴¹ Voir la décision n° 10-DCC-198 précitée.

74. Dans sa pratique décisionnelle⁴², l'Autorité a envisagé un marché des systèmes de billettique et d'information des voyageurs. Elle a également envisagé une segmentation plus fine de ce marché en fonction du type de systèmes, sans toutefois trancher définitivement la question.
75. S'agissant de la délimitation géographique, l'Autorité a analysé ces marchés au niveau national, tout en laissant la délimitation géographique précise de ce marché ouverte. L'Autorité a relevé que les opérateurs sur le marché tout comme leurs clients (régions, départements, communes ou intercommunalités) étaient de taille variable.
76. En l'espèce, la délimitation exacte du marché des systèmes de billettique et d'information des voyageurs peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

E. MARCHÉS DU CONSEIL EN MATIÈRE DE TRANSPORT PUBLIC

77. Le conseil en transport public consiste en la fourniture de prestations de conseil aux autorités organisatrices, notamment en matière juridique, technique et financière concernant la gestion des réseaux de transport dont elles ont la charge. Ces prestations peuvent également concerner, par exemple, la réalisation d'études générales (études tarifaires, études de marché et enquêtes, schéma de déplacement, etc.) dans différents domaines du transport public (élaboration d'un schéma de transport ou mise en place d'un système de billettique par exemple).
78. Dans sa pratique décisionnelle⁴³, l'Autorité a envisagé un marché du conseil en matière de transport public. Elle a également envisagé une segmentation plus fine de ce marché en fonction du type de conseils, sans toutefois trancher définitivement la question.
79. S'agissant de la délimitation géographique, l'Autorité a analysé ces marchés au niveau national, tout en laissant la délimitation géographique précise de ce marché ouverte. L'Autorité a relevé que les opérateurs sur le marché tout comme leurs clients (régions, départements, communes ou intercommunalités) étaient de taille variable.
80. En l'espèce, la délimitation exacte du marché du conseil en matière de transport public peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

F. MARCHÉS DE L'AUDIT D'OPÉRATEURS

81. L'audit d'opérateurs consiste à réaliser, pour le compte d'autorités organisatrices, des enquêtes de qualité afin de vérifier, sur la base d'une grille établie par l'autorité organisatrice concernée, la conformité du service par rapport au contrat conclu avec le transporteur. Cette activité d'audit peut être exercée directement par les autorités organisatrices, ainsi que par des groupes privés notamment spécialisés dans les études marketing et d'opinion.
82. Dans sa pratique décisionnelle⁴⁴, l'Autorité a envisagé l'existence d'un marché de l'audit d'opérateurs de transport public.

⁴² Voir la décision n° 10-DCC-02 précitée.

⁴³ *Idem.*

⁴⁴ Voir les décisions n° 10-DCC-02 et n° 12-DCC-129 précitées.

83. S'agissant de la délimitation géographique, l'Autorité a analysé ces marchés au niveau national, tout en laissant la délimitation géographique précise de ce marché ouverte. L'Autorité a relevé que les opérateurs sur le marché tout comme leurs clients (régions, départements, communes ou intercommunalités) sont de taille variable.
84. En l'espèce, la délimitation exacte du marché de l'audit d'opérateurs peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

G. MARCHÉS DE L'INGÉNIERIE ET DES ÉTUDES TECHNIQUES

85. Les services en ingénierie et études techniques correspondent à l'ensemble des prestations fournies au cours du cycle de vie d'un produit, à chaque étape de la conduite de projets (R&D, développement, ingénierie et process, réalisation, exploitation et maintenance). Ces services se retrouvent dans de nombreux domaines tels que l'industrie, l'énergie, le transport, l'environnement, le BTP et les services publics.
86. Les autorités de concurrence, tant française⁴⁵ qu'europpenne⁴⁶, ont déjà eu l'occasion de se prononcer sur des opérations de concentration dans le domaine des services en ingénierie et études techniques et elles ont envisagé plusieurs segmentations sans trancher définitivement la question. Elles ont ainsi envisagé de définir un marché du conseil en technologies, un marché de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, distincts des autres services en ingénierie et études techniques. Elles se sont également interrogées sur la pertinence d'une segmentation du marché des services d'ingénierie en fonction des secteurs d'intervention. À ce titre, les services offerts respectivement dans les secteurs de l'aéronautique, de la défense, des télécommunications, de l'énergie, du ferroviaire, du transport, de l'industrie, de la banque et de l'assurance peuvent être considérés comme autant de marchés pertinents. Au sein de certains de ces secteurs, notamment du secteur aérospatial, la Commission européenne a envisagé une sous-segmentation entre les études techniques générales et les études techniques spécialisées.
87. S'agissant du marché de l'ingénierie et des études techniques, si la pratique a généralement retenu des marchés de dimension nationale⁴⁷, elle a aussi envisagé qu'ils puissent être de dimension infranationale⁴⁸ selon le type de clientèle et les missions concernées.
88. En l'espèce, la délimitation exacte du marché de l'ingénierie et des études techniques peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

⁴⁵ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence n° 15-DCC-100 du 22 juillet 2015 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Matis par la société Akka Technologies ainsi que les lettres du ministre de l'économie du 29 avril 2003 et du 27 novembre 2003 précitées et celle du 10 septembre 2003 aux conseils de la société Pininfarina, relative à une concentration dans les secteurs du design et de l'ingénierie automobile et du 19 octobre 2007 au conseil de la société Akka Technologies.

⁴⁶ Décision de la Commission européenne M.2645 Saab / WM-Data AB / Saab Caran / JV du 6 décembre 2001.

⁴⁷ Décision de l'Autorité de la concurrence n° 10-DCC-164 du 18 novembre 2010 relative à la prise de contrôle exclusif de IOSIS Holding par EGIS SA.

⁴⁸ Décision de l'Autorité de la concurrence n° 09-DCC-71 du 8 décembre 2009 relative à la fusion du groupe Coteba et du groupe Sogreah.

H. MARCHÉS DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES

89. À ce jour, ni l’Autorité de la concurrence, ni la Commission européenne ne se sont prononcées dans le cadre du contrôle des concentrations sur l’existence d’un marché du transport public particulier de personnes sur lequel opèreraient les taxis et les VTC. L’Autorité de la concurrence a, en revanche, examiné le secteur du transport public particulier de personnes à l’occasion de plusieurs avis⁴⁹, dans lesquels elle a distingué respectivement le marché de la maraude et celui de la réservation préalable.
90. Le marché de la maraude correspond à la prise en charge des clients sur la voie ouverte à la circulation publique, sans réservation préalable. Les taxis jouissent sur ce marché d’un monopole légal qui découle de l’autorisation de stationnement (ADS), communément appelée « licence », dont ils sont titulaires. Ces autorisations sont délivrées initialement par le maire de la commune où l’activité sera exercée ou, à Paris, par le préfet de police. Les taxis sont les seuls à pouvoir s’arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients dans la zone où ils sont autorisés à stationner. Ce droit s’accompagne d’une obligation de prise en charge du client qui le hèle lorsque le taxi est disponible.
91. Le marché de la réservation préalable correspond, pour sa part, aux courses pour lesquelles le conducteur de taxi dispose d’une réservation avant de se rendre sur le lieu et à l’heure du rendez-vous fixé par le client. Le conducteur est alors autorisé à facturer la course d’approche. La réglementation distingue la réservation préalable immédiate lorsque le client souhaite un taxi le plus vite possible et la réservation préalable à l’avance. Le conducteur a également le droit de refuser la course. Les taxis ne disposent d’aucun monopole sur ce marché et sont en concurrence avec les motos-taxis et les conducteurs de VTC, concurrence qui s’est accrue depuis la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 qui a considérablement assoupli le régime des ex-voitures de grande remise (devenus les VTC).
92. Les parties notifiantes considèrent qu’un marché de l’intermédiation consistant à mettre en relation, *via* une application mobile, les clients finaux (passagers) et des chauffeurs pourrait également être envisagé. Sur ce marché, les principaux acteurs seraient notamment les plateformes de réservation préalable G7, Uber, Chauffeur privé, Le Cab, etc.
93. En l’espèce, la délimitation exacte des marchés du transport public particulier de personnes peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l’analyse concurrentielle demeureront inchangées.
94. D’un point de vue géographique, la dimension géographique des marchés de la maraude et de la réservation préalable peut également être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l’analyse concurrentielle demeureront inchangées quelles que soient les délimitations retenues. En l’espèce, l’analyse sera menée au niveau de la zone de desserte couverte par la licence des taxis parisiens⁵⁰.
95. S’agissant de l’éventuel marché de l’intermédiation, il n’y a pas lieu, à l’occasion de la présente opération, de trancher la question de sa délimitation géographique. En l’espèce, l’analyse, au titre des effets congloméraux, sera effectuée sur un marché limité à l’Île-de-France.

⁴⁹ Voir notamment les avis n° 17-A-04 du 20 mars 2017 concernant un projet de décret relatif au transport particulier de personnes, n° 15-A-20 du 22 décembre 2015 concernant un projet de décret et un projet d’arrêté relatifs au registre national de disponibilité des taxis, n° 15-A-07 du 8 juin 2015 concernant un projet de décret et un projet d’arrêté relatifs au transport public particulier de personnes, n° 14-A-17 du 9 décembre 2014 concernant un projet de décret relatif au transport public particulier de personnes et n° 13-A-23 du 16 décembre 2013 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur.

⁵⁰ La zone couvre les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis, hors communes ayant leurs propres taxis, ainsi que les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

III. Analyse concurrentielle

96. Compte tenu des activités respectives de l'entreprise commune et de ses sociétés-mères, l'analyse des effets horizontaux de l'opération sera effectuée sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (1).
97. L'opération est également susceptible d'entraîner des effets verticaux (2) et congloméraux (3) ainsi qu'un risque de coordination des sociétés-mères sur les marchés sur lesquels elles sont conjointement présentes (4).

1. EFFETS HORIZONTAUX

98. Bien que les sociétés mères soient simultanément présentes sur le marché du transport public de voyageurs en Île-de-France, leurs activités ne se chevauchent pas avec celles de l'entreprise commune dans la mesure où l'objet de cette dernière est limité à la seule exploitation de la liaison CDG Express. En revanche, les activités des sociétés-mères et de l'entreprise commune se chevauchent sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. En effet, la RATP et la SNCF co-exploitent la ligne B du RER, la RATP exploite le service « RoissyBus » et la SNCF exploite le service « Le Bus Direct ». L'entreprise commune, pour sa part, sera présente sur ce marché à travers l'exploitation du service CDG Express.
99. Dans une hypothèse conservatrice selon laquelle le marché pertinent serait limité au seul mode de transport ferroviaire, la part de marché combinée des parties serait de 100 % (en volume et en valeur) en 2017. En effet, jusqu'à la mise en service du CDG Express, la seule liaison ferroviaire existante entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est la ligne B du RER dont* la RATP et la SNCF assurent chacune l'exploitation d'une partie de la ligne*.
100. Lors de sa mise en service, en principe en 2024, le service CDG Express constituera l'unique service de transport ferroviaire alternatif à la ligne B du RER entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Les parties notifiantes estiment que la part de marché attribuée au service CDG Express, l'année de sa mise en service, devrait s'établir à [30-40] % en volume de passagers et à [50-60] % en valeur. La part de marché cumulée des parties sera de 100 % compte tenu du monopole légal sur l'exploitation de la ligne B du RER, dont l'ouverture à la concurrence ne devrait pas intervenir avant 2039⁵¹.

⁵¹ L'identité de l'exploitant de la future ligne 17 du métro reliant Saint-Denis/Pleyel au Mesnil Amelot en desservant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle n'étant pas connue, l'horizon de sa mise en exploitation étant lointaine (à l'horizon 2030) et l'utilisation de cette desserte pour atteindre l'aéroport nécessitant un changement, il n'est pas pertinent de la prendre en compte dans l'analyse concurrentielle. Il est toutefois précisé que les parties notifiantes estiment qu'en 2035 celle nouvelle liaison devrait représenter [10-20] % en volume et [10-20] % en valeur de le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs par voie ferrée entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

* Rectifications d'erreurs matérielles.

101. Dans une hypothèse selon laquelle le marché pertinent inclurait les modes de transport routier que sont le RoissyBus, le Bus Direct ainsi que les taxis et VTC, la part de marché cumulée des parties⁵² est estimée à [20-30] % en valeur et [60-70] % en volume, en 2017, et à [40-50] % en valeur et [70-80] % en volume en 2024⁵³. Les parts de marché des différents opérateurs de transport en 2017 et en 2024 sont estimées par les parties notifiantes comme suit :

Service	2017		2024	
	Valeur	Volume	Valeur	Volume
Ligne B du RER (RATP / SNCF)	[20-30] %	[50-60] %	[10-20] %	[40-50] %
Le Bus Direct (Keolis)	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %
RoissyBus (RATP)	[0-5] %	[5-10] %	[0-5] %	[0-5] %
CDG Express	-	-	[10-20] %	[20-30] %
Part de marché cumulée des parties	[20-30] %	[60-70] %	[40-50] %	[70-80] %
Taxis / VTC	[70-80] %	[30-40] %	[50-60] %	[20-30] %

102. Il résulte de ce qui précède que l'opération conduira à un renforcement significatif des positions des parties en 2024, en volume et surtout en valeur, sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, même en incluant les modes de transport routier.
103. Les risques de hausse des prix et de baisse de la qualité des services de transport exploités par les parties peuvent néanmoins être écartés compte tenu de l'encadrement de ces services par les autorités organisatrices de transport, ainsi que le prouvent les développements ci-après.

S'agissant du service CDG Express

104. En premier lieu, le risque d'une augmentation du prix ou d'une dégradation du service CDG Express, pendant la durée du contrat de service public, qui pourrait être profitable compte tenu d'un report de la demande vers les services alternatifs exploités par les parties, doit être analysé.
105. En effet, le niveau des prestations et le tarif aux clients du service CDG Express sont encadrés par l'État dans le cadre du contrat de service public qui sera conclu avec l'entreprise commune.
106. S'agissant du niveau des prestations, le contrat de service public fixera les paramètres essentiels de l'offre de transport en termes de desserte, d'amplitude horaire, de fréquence, de temps de parcours et de disponibilité⁵⁴ ainsi que des prescriptions minimales en termes d'information, d'accueil, de distribution, d'aide et d'assistance aux voyageurs. Afin de permettre la vérification du respect de ces engagements contractuels, des objectifs de qualité sont prévus et des pénalités peuvent être supportées par l'exploitant en cas de manquement⁵⁵.

⁵² Cette part de marché n'inclut pas le service de VTC Le Cab, exploité par Keolis. Les conclusions de l'analyse concurrentielle ne seraient, en tout état de cause, pas modifiées par sa prise en compte dans la part de marché cumulée des parties.

⁵³ L'ouverture à la concurrence des réseaux de bus est prévue pour l'année 2024.

⁵⁴ Article 3.1 et annexe 8 du projet de contrat de service public.

⁵⁵ Article 3.1 et annexe 11 du projet de contrat de service public.

107. S'agissant des tarifs, le contrat de service public prévoira des plafonds tarifaires que l'exploitant sera tenu de respecter ([...] €HT pour un aller simple, soit [...] €TTC pour l'année 2024⁵⁶), qui seront réévalués chaque année compte tenu notamment de l'indice des prix à la consommation de l'INSEE (indice INSEE IPC 00)⁵⁷. En dehors de cette hypothèse, la réévaluation des plafonds sera subordonnée à la conclusion d'un avenant au contrat de service public⁵⁸.
108. Le tarif plafond pour un aller simple de base est, en outre, inférieur au tarif qui permettrait de maximiser les recettes du service CDG Express, [confidentiel]. Ceci est confirmé par la DGITM qui lors de son audition a indiqué, en se fondant sur une étude antérieure qu'elle avait elle-même réalisée, que : « *L'optimum dans l'étude de la DGITM était atteint à un tarif de [...] euros* », soit un prix supérieur au tarif plafond prévu dans le projet de contrat de service public. Il existera donc une forte incitation pour l'exploitant du service CDG Express, indépendamment du fait qu'il soit lié sur le plan capitalistique à des sociétés proposant des alternatives à ce service, à appliquer ce tarif plafond.
109. Au regard de ces éléments, le risque d'une baisse de la qualité ou d'une hausse des tarifs du service CDG Express, à compter de sa mise en service et pendant la durée du contrat, peut être écarté.

S'agissant de la ligne B du RER, du RoissyBus et du Bus Direct

110. En second lieu, le risque d'une augmentation du prix ou d'une dégradation du service de la ligne B du RER, du RoissyBus ou du Bus Direct, qui pourrait être profitable compte tenu d'un report de la demande vers le service CDG Express, doit également être analysé.
111. En effet, la ligne B du RER et le RoissyBus sont encadrés par les conventions pluriannuelles signées entre les parties et IDFM, en application des articles L. 1241-1, L. 1241-2 et R. 1241-22 du code des transports⁵⁹. Les conventions actuellement en vigueur arriveront à échéance le 31 décembre 2019 s'agissant de celle conclue entre IDFM et la SNCF et le 31 décembre 2020 s'agissant de celle conclue entre IDFM et la RATP. Les conventions qui leur succéderont devraient respectivement porter sur la période 2020-2023 et sur la période 2021-2024.
112. S'agissant des prix, ces conventions encadrent notamment les conditions financières et la politique tarifaire de ces services et précisent clairement, à cet égard, en application des textes précités et notamment de l'article L. 1241-2 du code des transports, que « *La tarification est une compétence exclusive et non déléguable du STIF [devenu IDFM]* ».
113. S'agissant de la qualité, les conventions précitées mettent également à la charge des entreprises exploitantes des obligations de qualité détaillées, notamment en termes de ponctualité, assorties

⁵⁶ Pour la même année, sont également prévus les plafonds tarifaires suivants : [...] €HT pour un aller simple dans l'espace Express Lounge et [...] €HT pour l'abonnement mensuel à destination des salariés de la plateforme aéroportuaire.

⁵⁷ L'article 20 du projet de contrat de service public prévoit : « L'Annexe 13 fixe les conditions d'utilisation et les services rendus en contrepartie de l'achat des titres de transport de base. L'exploitant s'interdit de commercialiser des titres de transport de base à des tarifs supérieurs à ceux figurant dans cette Annexe » et « Les Tarifs Plafonds seront réévalués, à la hausse ou à la baisse, au lendemain de la Date Effective de Mise en Service puis au 1^{er} janvier de chaque année civile [...] conformément à la formule figurant à l'Annexe 13. »

⁵⁸ L'article 20.3 du projet de contrat de service public prévoit : « Toute modification des conditions d'utilisation des titres de transport de base et toute modification des Tarifs Plafonds ne résultant pas de la réévaluation prévue à l'Article 20.2 sont subordonnées à la conclusion d'un avenant au Contrat de Service Public. Dans ce cas, l'exploitant soumet à l'État un dossier exposant les motifs de la modification proposée et ses implications économiques et financières au moins trois (3) mois avant la date à laquelle l'exploitant envisage de mettre en œuvre la modification. »

⁵⁹ L'article R. 1241-22 du code des transports prévoit : « Une convention pluriannuelle passée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens précise la consistance et la qualité du service attendu de la régie ainsi que les conditions d'exploitation de ses réseaux. Elle précise, en outre, les modalités de détermination du financement apporté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France à la régie, en tenant compte notamment des obligations tarifaires résultant de l'application des dispositions des articles R. 1241-27 et R. 1241-28 ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés. La régie transmet au Syndicat des transports d'Ile-de-France ses états prévisionnels de recettes et de dépenses et ses comptes d'exploitation. »

d'un système d'incitation de type « bonus/malus » afin d'en assurer le respect. Selon les déclarations d'IDFM, le périmètre des conventions ne devrait pas significativement évoluer sur ce plan par rapport aux conventions en vigueur et ce, dans l'attente de l'ouverture à la concurrence de certaines lignes SNCF à partir de 2023 (lignes Transilien notamment) et du réseau de bus, exploité jusqu'à ce jour par la RATP, à partir de 2024. Les représentants d'IDFM ont, en effet, indiqué, au cours de leur audition, que les nouvelles conventions prévoient un renforcement des exigences de qualité imposées à l'exploitant : « *Évidemment, notre volonté sera toujours de renforcer la qualité de service. Nous avons eu des échanges avec les élus membres du conseil d'administration d'IDFM et les associations d'usagers et le consensus repose sur le fait d'être de plus en plus exigeant sur la qualité de service. [...] L'idée est de renforcer la batterie d'indicateurs de qualité pour coller au plus près du vécu des usagers. Cela ne va pas du tout dans le sens d'un recul des exigences. [...] Il n'est pas prévu que le lancement du CDG Express entraîne moins de dessertes de l'aéroport par le RER B et nous militons pour que la priorité soit donnée au RER, notamment en cas de difficultés [...]* ».

114. Toute modification des tarifs ou de l'offre de transport doit faire l'objet de la conclusion d'un avenant au contrat et est donc soumise à l'approbation d'IDFM.
115. S'agissant du Bus Direct, il ne fait, à date, l'objet que d'une simple inscription au plan de transport sans qu'IDFM ne puisse participer à la définition du niveau de services (horaires) et de la politique tarifaire. Toutefois, à l'expiration de son inscription au plan de transport à l'horizon 2024, IDFM aura la faculté soit de supprimer cette ligne si elle le juge pertinent, soit de l'attribuer à un nouvel exploitant dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence lui permettant de fixer les caractéristiques de cette offre de transport à l'image des autres services de bus en Île-de-France⁶⁰.
116. Au regard de ces éléments, le risque d'une hausse du tarif ou d'une baisse de la qualité de la ligne B du RER, du RoissyBus et du Bus Direct du fait de l'opération peut être écarté.
117. Il résulte de ce qui précède que l'opération envisagée n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

2. EFFETS VERTICAUX

118. Une concentration verticale peut restreindre la concurrence en rendant plus difficile l'accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, voire en évinçant potentiellement les concurrents ou en les pénalisant par une augmentation de leurs coûts. Ce verrouillage peut viser les marchés aval, lorsque l'entreprise intégrée refuse de vendre un intrant à ses concurrents en aval, ou les marchés amont, lorsque la branche aval de l'entreprise intégrée refuse d'acheter les produits des fabricants actifs en amont et réduit ainsi leurs débouchés commerciaux. Cependant, la pratique décisionnelle considère qu'un risque d'effet vertical peut en principe être écarté dès lors que la part de marché de l'entreprise issue de l'opération sur les marchés concernés ne dépasse pas 30 %.

⁶⁰ IDFM a ainsi indiqué, lors de son audition : « nous allons devoir décider de l'avenir de cette ligne, en particulier à l'expiration de l'inscription de l'exploitant au plan de transport fin 2024. Dans la mesure où le droit d'exploiter, résultant de l'inscription au plan de transport, est valable jusqu'à fin 2024 (Article L 1241-6 du Code des Transports), nous ne supprimerons probablement pas la ligne du Bus Direct avant cette date (il faudrait alors soit verser une indemnité à l'exploitant, soit lui attribuer des services équivalents). Après 2024, en revanche, rien n'est décidé, tous les choix sont possibles comme, par exemple, l'intégrer dans un futur contrat d'exploitation incluant plusieurs lignes ou la mettre directement en concurrence. Les cartes seront complètement rebattues avec les nouveaux allotissements. »

119. Conformément à la pratique décisionnelle, la probabilité que l'opération fausse le jeu de la concurrence par le biais d'effets verticaux dépend de la capacité des parties à restreindre effectivement l'accès de ses concurrents à ses services ou à réduire effectivement leurs débouchés, de l'incitation des parties à mettre en œuvre une telle stratégie et des effets de cette stratégie sur les marchés en cause. En pratique, ces trois critères sont étroitement liés.
120. En l'espèce, l'opération est susceptible d'entraîner des effets verticaux entre le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs en Île-de-France et, à l'amont, (i) le marché des systèmes de billettique et d'information des voyageurs et (ii) le marché des services d'assistance technique aux exploitants des réseaux de transport.
121. En effet, comme exposé ci-dessus, dans l'hypothèse la plus conservatrice, la part de marché cumulée des parties sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, limité au seul mode ferroviaire, serait de 100 % en 2024. Néanmoins, tout effet vertical peut être exclu dans la mesure où (i) les sociétés-mères, présentes sur le marché des systèmes de billettique et d'information des voyageurs et sur le marché des services d'assistance technique aux exploitants des réseaux de transport, y détiennent une part de marché cumulée inférieure à 30 %, au niveau national comme au niveau régional et, surtout, (ii) la part d'achat de l'entreprise commune⁶¹ sur ces marchés sera inférieure à 1 % au niveau national. Au niveau régional, selon les parties notifiantes, la part d'achat de l'entreprise commune « *ne devrait pas représenter plus de 10 % du volume d'achats généré par le Grand Paris Express qui, lui-même, ne représente qu'une partie du marché* [des systèmes de billettique et d'information des voyageurs] » et sera inférieure à 5 % sur le marché des services d'assistance technique aux exploitants des réseaux de transport.
122. En conséquence, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux sur ces marchés.

3. EFFETS CONGLOMÉRAUX

123. Une concentration est susceptible d'emporter des effets congloméraux lorsque la nouvelle entité étend ou renforce sa présence sur des marchés présentant des liens de connexité avec d'autres marchés sur lesquels elle détient un pouvoir de marché. Certaines concentrations conglomérales peuvent, en effet, produire des effets restrictifs de concurrence lorsqu'elles permettent de lier, techniquement ou commercialement, les ventes des produits de la nouvelle entité de façon à verrouiller le marché et à en évincer les concurrents.
124. Les lignes directrices de l'Autorité de la concurrence relèvent toutefois qu'il est peu probable qu'une concentration entraîne un risque d'effet congloméral si la nouvelle entité ne bénéficie pas d'une forte position sur un marché à partir duquel elle pourra faire jouer un effet de levier et renvoient, à cet égard, à un seuil de 30 % de part de marché pour l'appréciation de cette position de marché.
125. En l'espèce, au regard des activités exercées par les parties, l'opération est susceptible d'entraîner des effets congloméraux entre le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs en Île-de-France et (i) les marchés du transport public particulier de personnes et (ii) le marché de l'enregistrement et du transport de bagages.

⁶¹ L'entreprise commune sera une entité adjudicatrice au sens de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics. Les parties considèrent néanmoins que l'attribution de marchés à certaines filiales des sociétés-mères ou à RATP Dev ou Keolis pourrait bénéficier des dérogations prévues aux articles 19 et 20 de l'ordonnance, sans que cette éventualité ne modifie les conclusions de l'analyse concurrentielle.

126. Conformément à la pratique décisionnelle, la probabilité que l'opération fausse le jeu de la concurrence par des effets congloméraux dépend (i) de la capacité à mettre en œuvre effectivement une stratégie de couplage, (ii) de son incitation à mettre en œuvre une telle stratégie et (iii) des effets de cette stratégie sur les marchés en cause.
127. S'agissant de la capacité à mettre en œuvre un effet de levier, celle-ci repose notamment sur la part de marché détenue par les parties sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs en Île-de-France. D'après les estimations fournies par les parties notifiantes et comme exposé ci-dessus, dans l'hypothèse la plus conservatrice consistant à prendre en compte le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, limité au seul mode de transport ferroviaire, la part de marché cumulée des parties serait de 100 % (tant en 2017 qu'en 2024).
- a) Effets congloméraux entre le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et les marchés du transport public particulier de personnes**
128. L'entreprise commune a vocation à offrir la possibilité aux clients du CDG Express de réserver un service de taxi ou VTC. Les parties pourraient alors utiliser leur position sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle pour se renforcer sur les marchés du transport public particulier de personnes⁶².
129. La capacité et l'incitation de la nouvelle entité à mettre en œuvre une telle stratégie de couplage ne peut être exclue. En effet, comme indiqué ci-dessus, d'une part, la part de marché des parties est importante sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. D'autre part, la partie notifiante indique que « *Des remises pourront [...] être appliquées en cas de vente couplant des tickets pour le CDG Express et pour un service de taxi/VTC. À ce stade, il est envisagé que l'achat simultané d'un titre de transport pour la ligne CDG Express et d'un service de taxi ou VTC pourrait ouvrir droit à une réduction de [...] % sur le montant total* ».
130. Tout effet anticoncurrentiel sensible relevant d'une telle stratégie peut néanmoins être écarté dans la mesure où les personnes susceptibles de bénéficier de l'éventuelle vente groupée d'un ticket pour le service CDG Express et d'un service de taxi/VTC ne représentent qu'une part très marginale de l'ensemble des clients du marché de la réservation préalable à destination des particuliers dans la zone de desserte des taxis parisiens. Ainsi, selon les estimations des parties notifiantes, l'ensemble des usagers du service CDG Express représentent moins de 16 % de l'ensemble des courses sur réservation préalable effectuées annuellement par les taxis et VTC dans cette zone⁶³. Seule une faible partie du marché serait donc affectée par une stratégie de couplage, d'autant plus qu'il est peu probable que la totalité des usagers du service CDG Express soit intéressée par une offre groupée.
131. Dans l'hypothèse où l'on retiendrait un marché de l'intermédiation, les parties notifiantes estiment que la part de marché de la société Le Cab est inférieure à 10 %, au niveau de l'Île-de-France comme dans Paris intramuros. De plus, sur ce marché, Le Cab fait face à la concurrence

⁶² Il faut noter que Keolis est active elle-même dans le secteur du transport particulier de personnes par l'intermédiaire de la société Le Cab, qui exploite une plateforme de réservation préalable de VTC, ce qui pourrait constituer un élément supplémentaire d'incitation à la mise en œuvre d'une telle stratégie de couplage.

⁶³ En pratique une partie seulement des usagers du CDG Express effectueront une réservation préalable d'un service de taxi/VTC. Dès lors, la proportion de 16 % des courses de taxi/VTC qui pourraient affectées par une éventuelle stratégie de couplage est très probablement surestimée.

d'opérateurs très importants et, en particulier, de la société Uber, dont la part de marché est estimée par les parties à environ 80 % tant en Île-de-France que dans Paris intramuros⁶⁴.

132. En conséquence, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte de manière significative à la concurrence par le biais d'effets congloméraux sur le marché de la réservation préalable de taxis et VTC en Île-de-France et dans Paris intramuros.

b) Effets congloméraux entre le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et le marché de l'enregistrement et du transport de bagages

133. L'entreprise commune a également vocation à développer une activité d'enregistrement et de transport de bagages, celle-ci ayant été présentée dans l'offre finale du groupement en réponse à l'appel à candidatures émis par l'État. Les parties pourraient alors utiliser leur position sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle pour se renforcer sur le marché de l'enregistrement et du transport de bagages depuis ou vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle⁶⁵.

(i) Capacité de la nouvelle entité à mettre en œuvre une stratégie de couplage

134. Les parties ont indiqué qu'un prestataire externe pourrait proposer un service bagages (prise en charge des bagages à l'hôtel/domicile pour une livraison à l'aéroport [confidentiel] et prise en charge des bagages à l'aéroport auprès du client ou en salle de livraison pour une livraison à l'hôtel/domicile) dans le cadre d'un contrat de sous-traitance entre l'entreprise commune. Ce service pourrait également comprendre une offre spécifique d'enregistrement et de prise en charge des bagages à la gare de l'Est à Paris.

135. L'éventuelle intervention d'un tiers dans la commercialisation par l'entreprise commune du service d'enregistrement et de transport de bagages ne permet pas d'exclure, à elle seule, la capacité de la nouvelle entité à mettre en œuvre une stratégie de couplage. En effet, premièrement, bien que le projet de contrat de service public prévoit que le service soit effectué par un prestataire externe⁶⁶, il n'est pas exclu, au vu des éléments fournis par les parties, que l'entreprise commune prenne en charge elle-même la commercialisation d'une partie de cette offre. Deuxièmement, à ce stade, les parties ont indiqué que « [l]es négociations des termes du partenariat n'ont pas encore commencé » mais que celle-ci interviendrait probablement au travers d'un contrat de sous-traitance. Au regard de ces éléments, il ne peut être exclu ni que l'entreprise commune propose elle-même tout ou partie d'un service d'enregistrement et de transport de bagages ni qu'elle soit en mesure de déterminer la politique commerciale de l'éventuel tiers opérant le service.

136. S'agissant de la capacité des concurrents de la nouvelle entité à contrer une stratégie de couplage, les concurrents présents sur le marché de l'enregistrement et du transport de bagages, depuis ou vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, sont notamment les sociétés *Drop your bag* et *Bagages du Monde*. Ces acteurs monoproducteurs ne sont pas en mesure de contrer, seuls, une éventuelle stratégie de couplage de la nouvelle entité.

⁶⁴ Les parts de marché des sociétés *Le Cab* et *Uber*, fournies par les parties, s'agissant du marché de l'intermédiation, sont surestimées dans la mesure où seules les sociétés *Le Cab*, *Uber* et *Chauffeur Privé* ont été prises en compte dans le calcul des parts de marché, sans que cela ne modifie les conclusions de l'analyse concurrentielle.

⁶⁵ Il faut noter que la SNCF développe déjà une activité de transport de bagages à travers le service *Mes Bagages*. Ce service était proposé jusqu'à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle jusqu'en 2015 [confidentiel].

⁶⁶ À l'annexe 10 du projet de contrat de service public, est ainsi indiqué que « L'Exploitant s'engage à mettre en place un service de prise en charge et d'enregistrement bagage à proximité immédiate de la Gare de l'Est, exploité par un prestataire externe qui aura en charge l'enregistrement des bagages sur le vol de la compagnie aérienne, l'acheminement des bagages jusqu'à la plateforme aéroportuaire, et l'injection dans le système de tri de bagages d'ADP ».

137. La société Air France propose également des services d'enregistrement et de transport de bagages depuis Paris intramuros ou depuis l'hôtel/le domicile du client et à destination de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et détiendra, au vu des éléments recueillis lors du test de marché et des prévisions des parties concernant cette activité, une part de marché très inférieure à celle de l'entreprise commune. Ces services susceptibles d'être proposés au moment de l'achat du billet d'avion, ne sont, en revanche, commercialisés par la société Air France qu'à ses clients aériens, ce qui limite sa capacité à contrer une stratégie de couplage de la nouvelle entité.
138. L'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est freinée par le calendrier d'ouverture à la concurrence du secteur. Une entrée sur le marché de l'enregistrement et du transport de bagages est, en outre, susceptible d'être freinée par l'existence de barrières à l'entrée, notamment la nécessité d'un accord d'Aéroport de Paris pour accéder au circuit du tri bagage et à la salle de livraison.
139. Au regard de ces éléments, le pouvoir de marché détenu par la nouvelle entité sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs, limité au seul mode de transport ferroviaire, entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle lui confère ainsi la capacité à mettre en œuvre, à l'issue de l'opération, une stratégie de couplage.

(ii) Incitation de la nouvelle entité à mettre en œuvre une stratégie de couplage

140. L'incitation de la nouvelle entité à mettre en œuvre une stratégie de couplage s'apprécie à travers plusieurs éléments.
141. D'abord, à ce jour, SNCF Mobilités propose des offres associant un service de transport de bagages, *via* son service Mes Bagages, en porte à porte, avec un délai d'acheminement de 48 heures maximum, et un service de transport ferroviaire⁶⁷. Cette pratique suggère que la nouvelle entité pourrait être incitée à proposer une offre associant un service de transport de bagages et le service du CDG Express, au détriment des opérateurs concurrents.
142. De plus, une commercialisation d'un ticket de CDG Express et d'un service d'enregistrement et de transport de bagages à un tarif inférieur à la somme des tarifs individuels permettrait de renforcer la position de l'entreprise commune sur le marché de l'enregistrement et du transport de bagages sans affaiblir celle sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. La proposition d'une offre couplée aurait donc un intérêt commercial pour l'entreprise commune comme c'est le cas pour SNCF Mobilités.
143. Enfin, il ressort des documents fournis par les parties à la DGITM dans le cadre de leur réponse à l'appel à candidatures que l'opération est destinée à permettre à l'entreprise commune d'exploiter la complémentarité des services : « *Les services complémentaires sont intégrés au dispositif de commercialisation global* ».
144. Il ressort de ces éléments que de telles offres couplées sont amenées à se développer et que, bien que l'activité d'enregistrement et de transport de bagages soit marginale pour l'entreprise commune, son incitation à mettre en œuvre une telle stratégie de couplage ne peut être écartée.

⁶⁷ Le service qui existait depuis et vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle « permettait aux voyageurs en transit (train+avion ou avion+ train) de faire transporter leurs bagages en France depuis/vers l'aéroport Roissy Charles de Gaulle ».

(iii) Effets de la mise en œuvre d'une stratégie de couplage par la nouvelle entité

145. La commercialisation d'une offre groupée par la nouvelle entité est susceptible de diminuer de manière significative les ventes des concurrents sur le marché de l'enregistrement et du transport de bagages.
146. La taille du marché total a été estimée par un répondant au test de marché à un million d'euros et le marché est considéré par la majorité des répondants comme étant en croissance. Au regard du chiffre d'affaires estimé généré par le service d'enregistrement et de transport de bagages aux clients du service CDG Express en 2024 ([...] d'euros), sa position sur le marché sera très forte et son activité sera susceptible d'entraîner une diminution de la capacité ou de la motivation des acteurs à faire face à la concurrence. Une partie suffisante de la production du marché serait ainsi affectée par le verrouillage.
147. En conséquence, l'opération est de nature à porter atteinte de manière significative à la concurrence par le biais d'effets congloméraux sur le marché de l'enregistrement et du transport de bagages à destination ou depuis l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Les parties notifiantes ont toutefois déposé des engagements, modifiés en dernier lieu le 9 avril 2019 et présentés en section IV, afin de remédier aux risques anticoncurrentiels identifiés ci-dessus.

4. RISQUE DE COORDINATION DES SOCIÉTÉS-MÈRES

148. Les lignes directrices de l'Autorité de la concurrence relatives au contrôle des concentrations prévoient qu'un risque d'atteinte à la concurrence résultant de la coordination entre sociétés mères peut être envisagé si les maisons mères restent simultanément présentes sur les mêmes marchés ou sur des marchés verticalement reliés à ceux sur lesquels l'entreprise commune opère. Une telle atteinte ne peut, en outre, être exclue a priori lorsque les maisons-mères sont simultanément présentes sur un marché distinct de celui de leur filiale commune, le contact multi-marché entre des entreprises étant également susceptible de faciliter la coordination de leurs comportements.
149. Conformément à la pratique décisionnelle, le risque de coordination entre sociétés-mères est analysé au regard de trois critères cumulatifs : l'existence d'un lien de causalité entre la création de l'entreprise commune et l'apparition du risque de coordination, le degré de vraisemblance de la coordination qui doit présenter un intérêt économique pour les sociétés-mères et l'effet sensible sur la concurrence de la coordination. En principe, la pratique décisionnelle considère que les risques d'atteinte à la concurrence peuvent être écartés le cas échéant en raison de la faiblesse de la position des sociétés-mères.

a) Le risque de coordination des sociétés-mères sur le marché de la réponse aux appels d'offres pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en Île-de-France

150. Le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs en Île-de-France, sur lequel sera active l'entreprise commune, présente des liens importants avec le marché de la réponse aux appels d'offres pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en Île-de-France. Dans la mesure où les sociétés mères sont toutes les deux présentes sur ce dernier marché, il convient donc d'examiner si l'opération n'est pas de nature à créer un risque de coordination.
151. À titre liminaire, comme exposé ci-dessus, il convient de préciser qu'au regard de l'objet social de l'entreprise commune limité à l'exploitation de la liaison CDG Express, l'entreprise

commune ne sera pas active sur le marché de la réponse aux appels d'offres pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en Île-de-France. Le Règlement de consultation relatif au CDG Express prévoit ainsi que « *le Titulaire Pressenti devra constituer une société ad hoc, régie par le droit d'un pays de l'Union Européenne ou de l'Espace économique européen, qui sera signataire du Contrat de Service Public en qualité d'Exploitant et dont l'objet social portera exclusivement sur l'exécution du Contrat de Service Public* » (article 1.12)⁶⁸.

152. Conformément aux lignes directrices de l'Autorité de la concurrence relatives au contrôle des concentrations le lien causal peut être établi si l'activité de l'entreprise commune revêt une importance essentielle pour les marchés sur lesquels les sociétés mères sont actives. En l'espèce, l'activité de l'entreprise commune ne peut être qualifiée d'essentielle pour les sociétés-mères qui développent de nombreuses autres activités. L'activité de l'entreprise commune n'apparaît pas non plus essentielle pour les sociétés-mères sur le seul territoire de l'Île-de-France, le chiffre d'affaires de l'entreprise commune représentant [...] % du chiffre d'affaires réalisé en Île-de-France par la RATP et [...] % du chiffre d'affaires réalisé en Île-de-France par la SNCF. IDFM a, lors de son audition, indiqué que « *CDG Express restera, en tout état de cause, une petite activité par rapport à l'activité de chacune de ses maisons mères* ».
153. Par ailleurs, il ressort des éléments au dossier qu'il est peu probable que l'entreprise commune soit le vecteur d'échange d'informations entre les sociétés-mères sur leurs activités respectives. Si le risque de coordination est susceptible d'être accentué par la présence de salariés de chacune des sociétés-mères dans l'entreprise commune, l'encadrement prévu des mises à disposition de ces salariés permet d'exclure ce risque. Les parties ont indiqué que « *le personnel de l'Entreprise Commune lui sera exclusivement affecté et n'aura pas de lien avec les équipes des sociétés-mères de l'Entreprise Commune* ». Les projets de conventions de mise à disposition de ces salariés, prévues pour une durée de [...] ans, comprennent, en outre, une clause de confidentialité à propos de laquelle les parties ont indiqué que « [Confidentiel] ».
154. S'agissant des conditions de vraisemblance et d'effet sensible de la coordination, les parties détiennent une part de marché cumulée estimée à [40-50] %, en valeur, en 2017⁶⁹ sur le marché de la réponse aux appels d'offres pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en Île-de-France.
155. Les parties notifiantes indiquent néanmoins que l'opération ne crée pas de risque de coordination des comportements entre les sociétés-mères sur le marché du transport public de voyageurs en Île-de-France « *eu égard à la configuration de marché et à la régulation de la politique commerciale des opérateurs* ».
156. La DGITM a, à ce titre, indiqué lors de son audition que « [p]our tous les appels d'offres, les candidats sont traités équitablement pour l'accès aux informations. Les données à mobiliser pour répondre aux appels d'offres sont transmises à tous les candidats ». IDFM, quant à elle, a précisé que « [l]es données découlant de l'activité de l'exploitant du CDG Express ne

⁶⁸ Les parties ont, de plus, indiqué que « *D'usage, aucun autre document liant l'État à son cocontractant n'impose dans la durée le respect de cette obligation car les prêteurs l'imposent toujours de leur côté dans la documentation de financement, ce qui est bien le cas en l'espèce selon le term sheet de financement figurant dans l'offre finale. [...] En outre, les parties notifiantes entendent ajouter à l'annexe 23 du contrat de service public un engagement aux termes duquel l'Entreprise Commune s'interdit d'avoir une autre activité que l'exécution du contrat de service public et les actionnaires s'interdisent de modifier l'objet social de l'entreprise commune* ».

⁶⁹ Cette part de marché a été estimée sur la base des données de chiffre d'affaires réalisées par les parties et les concurrents au titre de leurs activités « concurrentielles », c'est-à-dire l'exploitation des lignes attribuées à l'issue d'une mise en concurrence (données OPTILE). Cette part de marché constitue un maximum et est très probablement surestimée dans la mesure où le chiffre d'affaires relatif aux autres services de transport collectif en Île-de-France, tels que les services de transport occasionnel de tourisme privé, n'a pas été intégré au chiffre d'affaires des concurrents en l'absence d'information disponible à cet égard. Il a, en revanche, été intégré dans le calcul de la part de marché des parties. Si l'on exclut les autres services de transport collectif en Île-de-France du chiffre d'affaires de parties, la part de marché combinée de ces dernières s'élève à [30-40] % environ.

pourront pas constituer un avantage concurrentiel pour répondre aux futurs appels d'offres. En effet, d'une part, les données récupérées par l'entreprise commune seront propres au CDG Express qui ne vise pas le même public et n'a pas le même objet que les autres modes de transport en Île-de-France. D'autre part, lors d'un appel d'offres, toutes les données utiles sont mises à disposition de tous les candidats afin d'assurer une égalité sur ce point entre les opérateurs répondants ».

157. Il ressort donc de l'instruction que les données collectées par l'entreprise commune ne permettront pas aux sociétés-mères de coordonner leur comportement lors de leurs réponses à des appels d'offres pour l'exploitation de réseaux de transport public de voyageurs en Île-de-France.
158. Dans ces circonstances, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'une éventuelle coordination de la RATP et de la SNCF sur le marché du transport public de voyageurs en Île-de-France.

b) Le risque de coordination des sociétés-mères sur les autres marchés sur lesquels elles sont simultanément présentes

159. *S'agissant du marché du transport public ferroviaire*, les sociétés-mères et l'entreprise commune y seraient simultanément présentes uniquement dans l'hypothèse où le contrat lié au service CDG Express serait considéré comme relevant de ce marché. Le risque de coordination apparaît néanmoins limité compte tenu de l'absence d'activité de la RATP sur ce marché (en dehors éventuellement du CDG Express) et du caractère nécessairement asymétrique des positions des sociétés-mères. En effet, la SNCF est, à ce jour, en situation de monopole national et régional et la RATP n'y est donc pas présente. Compte tenu de cette position, l'activité de l'entreprise commune ne peut, en outre, pas être qualifiée d'essentielle pour la SNCF sur ce marché.
160. *S'agissant du marché du transport public de voyageurs hors Île-de-France*, les parties notifiantes considèrent que « *l'activité de l'Entreprise Commune et les activités des parties notifiantes sur les marchés sur lesquels elles sont simultanément présentes [marchés du transport public urbain et interurbain de voyageurs hors Île-de-France] ne revêtent pas un caractère de proximité suffisant – matériel ou géographique – pour que l'Entreprise Commune soit un vecteur d'échange d'informations entre les sociétés-mères sur leurs activités respectives. La gestion conjointe par RATP DEV et KEOLIS de l'Entreprise Commune ne nécessite pas que leurs activités sur les marchés en Ile-de-France et hors Ile-de-France soient évoquées. L'interaction entre ces activités et marchés est inexistante* ». Ce point a été confirmé par la DGITM lors de son audition qui a indiqué « *il ne paraît pas y avoir de risque de coordination entre RATP Dev et Keolis sur les marchés du transport public de voyageurs hors Ile-de-France dans la mesure où ces marchés ne présentent aucun lien avec l'activité de l'entreprise commune exploitante du CDG Express* ». Le risque de coordination des sociétés-mères peut, en effet, être écarté compte tenu de la localisation géographique de l'entreprise commune et de son activité ferroviaire limitée à l'Île-de-France.
161. *S'agissant du marché des systèmes de billettique et d'information des voyageurs et du marché des services d'assistance technique aux exploitants de réseaux de transport de voyageurs*, ils présentent tous deux des liens verticaux avec le marché sur lequel sera active l'entreprise commune. Le risque de coordination des sociétés-mères sur ces marchés peut néanmoins être écarté dans la mesure où l'activité de l'entreprise commune ne revêt pas une importance essentielle pour les activités des sociétés-mères sur ces deux marchés et où, en tout état de cause, leurs parts de marché cumulées sont inférieures à 30 %.

162. *S'agissant du marché du conseil en matière de transport, du marché de l'audit d'opérateurs et du marché de l'ingénierie et des études techniques*, le risque de coordination des sociétés-mères peut être écarté dans la mesure où ces marchés présentent une interaction très faible avec le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs en Île-de-France sur lequel sera présente l'entreprise commune. En effet, les sociétés-mères offrent leurs services sur ces marchés aux autorités organisatrices de transport et non aux opérateurs de transport public de voyageurs, concurrents de l'entreprise commune. Les sociétés-mères font, en outre, face à la concurrence de nombreux opérateurs sur ces marchés.
163. L'opération n'est donc pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'une éventuelle coordination de la RATP et de la SNCF sur l'ensemble de ces marchés.

IV. Les engagements

164. Afin de remédier aux risques d'effets congloméraux identifiés ci-dessus, les parties ont déposé, le 29 mars 2019, une proposition d'engagements qui a été modifiée en dernier lieu le 9 avril 2019. Le texte intégral de ces engagements, joint en annexe, fait partie intégrante de la présente décision.

1. LES ENGAGEMENTS PROPOSÉS

165. Les parties notifiantes se sont engagées à confier l'exploitation du service d'enregistrement et de transport de bagages offert aux passagers du service CDG Express, à un (des) partenaire(s) indépendant(s) disposant d'une autonomie dans la détermination de sa (leur) politique commerciale.
166. Le service visé comprend à la fois (i) la prise en charge des bagages au domicile/à l'hôtel pour livraison à l'aéroport [confidentiel], (ii) la prise en charge des bagages à l'aéroport pour livraison au domicile/à l'hôtel (avec récupération des bagages en salle de livraison ou auprès du client) et (iii) l'enregistrement et la prise en charge des bagages à la gare de l'Est à Paris. Afin de prendre en compte toute évolution du service, l'engagement s'appliquera également à « *tout service d'enregistrement et de transport de bagages qui viendrait s'y substituer ou s'y ajouter* ».
167. Les parties notifiantes se sont engagées à soumettre à l'Autorité, pour agrément et un mois avant la date prévue de signature, le(s) contrat(s) qui sera(ont) conclu(s) avec le(s) partenaire(s) ainsi que, pendant toute la durée des engagements, toute modification substantielle du(des) contrat(s).
168. Les engagements ont été proposés pour toute la durée du contrat de service public.

2. APPRÉCIATION DES ENGAGEMENTS PROPOSÉS

169. Conformément aux dispositions de ses lignes directrices relatives au contrôle des concentrations, l'Autorité recherche en priorité des mesures structurelles pour remédier aux risques d'atteinte à la concurrence. Toutefois, dans la mesure où un remède de nature comportementale apparaît au cas d'espèce plus approprié pour compenser les atteintes à la

concurrence résultant de l'opération, il convient de définir un tel remède de manière à assurer son efficacité et sa contrôlabilité.

170. En effet, quelle que soit la nature des mesures proposées, elles doivent être efficaces en permettant de remédier pleinement aux atteintes à la concurrence identifiées. À cette fin, leur mise en œuvre ne doit pas soulever de doute, ce qui implique qu'elles soient rédigées de manière suffisamment claire et précise et que les modalités opérationnelles pour les réaliser soient suffisamment détaillées pour en assurer le suivi. Leur mise en œuvre doit également être rapide, la concurrence n'étant pas préservée tant qu'elles ne sont pas réalisées.
171. En l'espèce, les engagements proposés par les parties permettront d'écartier tout risque d'éviction des concurrents actifs sur le marché de l'enregistrement et du transport de bagages à destination de ou depuis l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, lié à l'activité de l'entreprise commune sur le marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs entre Paris intramuros et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.
172. Les parties se sont engagées à ce que le service d'enregistrement et de transport de bagages soit confié à un ou des « *Partenaire(s) indépendant(s) disposant d'une autonomie dans la détermination de sa politique commerciale* ».
173. Une telle externalisation du service d'enregistrement et de transport de bagages empêchera la nouvelle entité de mettre en œuvre une stratégie de couplage. Une prestation d'enregistrement et de transport de bagages commercialisée aux passagers du service CDG Express ne pourra ainsi pas entraîner l'application d'une remise tarifaire par la nouvelle entité. Le(s) tarif(s) appliqué(s) par le(s) partenaire(s) sera(ont) indépendant(s) de celui du ticket de CDG Express. L'exercice d'une concurrence effective sur le marché de l'enregistrement et du transport de bagages à destination/depuis l'aéroport Paris-Charles de Gaulle sera ainsi garanti.
174. Afin de s'assurer de son effectivité, cet engagement vise le service d'enregistrement et de transport de bagages à destination des clients du service CDG Express, tel qu'envisagé dans la réponse des parties à l'appel à candidatures de la DGITM, ainsi que « *tout service d'enregistrement et de transport de bagages qui viendrait s'y substituer ou s'y ajouter* », et couvre ainsi toutes ses composantes.
175. Au moment de la conclusion du contrat initial, les parties devront le soumettre à l'Autorité pour agrément. L'Autorité veillera alors à ce que le partenaire co-contractant soit indépendant des parties et autonome commercialement. Pendant toute la durée des engagements, toute modification substantielle apportée au contrat devra être communiquée à l'Autorité, un mois avant la signature de l'avenant, et ne devra pas remettre en cause l'indépendance et l'autonomie commerciale du partenaire. Les parties devront suivre cette même procédure pour tout nouveau contrat.
176. Les répondants au test de marché relatif aux engagements n'ont pas remis en cause l'effectivité des engagements proposés.
177. Les engagements sont souscrits pour la durée du contrat de service public, soit pour une durée de 15 ans à compter de la date effective de la mise en service de la liaison CDG Express⁷⁰. Compte tenu de la nature des engagements, cette durée est proportionnée en vue de prévenir les atteintes à la concurrence qui sont susceptibles de résulter de l'opération objet de la présente décision, puisqu'elle couvre toute la période d'activité de l'entreprise commune.

⁷⁰ Soit en principe à compter du 1^{er} janvier 2024 jusqu'au 31 décembre 2038 – en cas de report de la date de mise en service, la durée du contrat ne peut pas excéder 22 ans et 6 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de service public.

178. En conséquence, l'Autorité considère que les engagements proposés par les parties notifiantes sont suffisants pour éliminer les risques d'atteinte à la concurrence résultant de l'opération.

DÉCIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 18-220 est autorisée sous réserve des engagements décrits ci-dessus et annexés à la présente décision.

Le vice-président,

Emmanuel Combe

© Autorité de la concurrence