

**C2008-14 / Lettre du ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi du 14 mai 2008, aux conseils de la société Colas Est, relative à une concentration dans le secteur des travaux routiers.**

NOR : ECEC0814859S

Maîtres,

Par dépôt d'un dossier déclaré complet le 9 avril 2008, vous avez notifié l'acquisition du Groupe Rhénan d'Entreprises (ci-après « GRE ») par la société Colas Est. Cette acquisition a été formalisée par un protocole d'accord signé le 2 octobre 2007.

## **1. LES ENTREPRISES CONCERNÉES ET L'OPÉRATION**

Les entreprises concernées sont la société Colas Est, contrôlée par la société Bouygues, et GRE.

### **1.1. La société Colas Est, ses filiales et participations et la société Bouygues**

La société Colas Est est une des filiales de la société Colas SA, elle-même filiale de la société Bouygues SA. La société Colas SA détient trois ensembles de filiales, dénommées Colas, Screg et Sacer, qui détiennent également des participations dans des carrières et gravières ainsi que dans des centrales d'enrobés bitumeux.

#### **1.1.1. La société Bouygues**

La société Bouygues est active dans les secteurs suivants :

- le secteur de l'électricité maintenance, via sa filiale ETDE ;
- le secteur de la promotion immobilière, via sa filiale Bouygues Immobilier ;
- le secteur de la téléphonie mobile, via sa filiale Bouygues Telecom ;
- le secteur des médias, via la société TF1 ;
- le secteur du bâtiment et des travaux publics, via sa filiale Bouygues Construction ;
- le secteur de la fabrication d'équipements de production d'électricité ainsi que le secteur de la fabrication d'équipements de transports ferroviaires, via la société Alstom<sup>1</sup> ;
- dans le secteur des travaux routiers<sup>2</sup> et ferroviaires, via sa filiale Colas.

<sup>1</sup> La Commission européenne, dans sa décision n° COMP / M 4237 du 20 juin 2006 et le ministre de l'économie, dans sa décision C2007-22 en date du 14 mai 2007, relative à une concentration dans le secteur de la pose et de la maintenance de voies ferrées, ont considéré que la société Bouygues détenait le contrôle de la société Alstom.

<sup>2</sup> Aucune autre filiale de la société Bouygues n'est active dans le secteur des travaux de chaussée : Bouygues Construction et ses filiales, qui interviennent dans le secteur des infrastructures routières, n'offrent leurs prestations que dans le secteur du génie civil, de la construction d'ouvrages d'art, des travaux souterrains et des terrassements. Ces activités sont différentes des travaux de chaussée et font l'objet d'appels d'offres distincts.

En 2007, Bouygues a réalisé un chiffre d'affaires mondial de 29,613 milliards d'euros, dont 20,810 milliards d'euros en France.

### **1.1.2. La société Colas SA et ses filiales**

Si la société Colas SA est également active dans les secteurs du petit génie civil et des canalisations, de l'étanchéité, de la sécurité et de la signalisation, de la pose et maintenance de voies ferrées<sup>3</sup>, l'environnement et les concessions d'autoroutes et de tramways, elle génère néanmoins près de 80% de son chiffre d'affaires de ses activités dans le secteur des travaux routiers.

Cette activité est exercée par trois ensembles de sociétés, dénommés Colas, Screg et Sacer, et structurés sur le territoire français par zone régionale. Ainsi, l'ensemble Colas est composé des sociétés Colas Nord Picardie, Colas Est, Colas Île-de-France Normandie, Colas Centre Ouest, Colas Rhône Alpes, Colas Sud Ouest et Colas Midi Méditerranée, l'ensemble Screg est composé des sociétés Screg Nord Picardie, Screg Est, Screg Ile-de-France Normandie, Screg Ouest, Screg Sud-Est et Screg Sud-Ouest, l'ensemble Sacer est composé des sociétés Sacer Paris Nord Est, Sacer Atlantique et Sacer Sud-Est.

Plus particulièrement, la société Colas Est est principalement active dans le secteur des travaux routiers dans les régions d'Alsace et de Lorraine ainsi qu'en Bourgogne, en Champagne-Ardenne et en Franche-Comté. Dans l'Est de la France, elle est organisée sous forme de vingt-trois centres locaux de travaux. Elle détient, en particulier, six centres de travaux dans le Bas-Rhin (à Strasbourg et à Mertzwiller), le Haut-Rhin (à Pfastatt et à Colmar) et la Moselle (à Heming et à Sarreguemines). Elle détient également des participations dans des carrières et gravières ainsi que dans des centrales d'enrobages.

La société Screg Est est principalement active dans le secteur des travaux routiers dans les régions d'Alsace, de Bourgogne, de Champagne-Ardenne et de Franche-Comté et de Lorraine. Dans l'Est de la France, elle est organisée sous forme de vingt-quatre centres locaux de travaux et elle détient, en particulier, six centres de travaux dans le Bas-Rhin (à Mommemheim et à Erstein), le Haut-Rhin (à Aspach-le-Haut et à Colmar) et la Moselle (à Woippy et Petite-Rosselle). Elle détient également des participations dans des carrières et gravières ainsi que dans des centrales d'enrobages.

La société Sacer Paris Nord Est est principalement active dans le Nord et l'Est de la France, principalement en Île-de-France mais aussi en Franche-Comté et dans l'Oise.

La partie notifiante considère que « *sur le terrain, les filiales régionales sont totalement autonomes et se trouvent, entre elles, en situation de concurrence.* »

Non obstant l'autonomie organisationnelle des filiales, qui relève d'ailleurs d'une décision stratégique de l'actionnaire contrôlant, plusieurs éléments plaident en faveur de la prise en compte des relations entre ce groupe de sociétés et leur société mère, qui limitent les interactions concurrentielles entre elles.

En premier lieu, la répartition géographique de l'activité des filiales participe d'un choix stratégique du groupe : la partie notifiante indique notamment que « *l'activité est réalisée par des centres de travaux ou des unités industrielles qui opèrent sur un territoire géographiquement défini (par exemple un département en France) [...] Ces centres sont fédérés par des filiales régionales.* » L'implantation géographique des centres de travaux et unités industrielles de chacune des sociétés Colas, Screg et Sacer sur l'ensemble du territoire structure en conséquence les marchés de travaux routiers en cause.

---

<sup>3</sup> Cette activité est exercée par la société Colas Rail, filiale de Colas, et issue de la fusion de Seco Rail et de Spie Rail, dont l'acquisition par Colas a été autorisée par le ministre dans sa décision C2007-22 en date du 14 mai 2007, relative à une concentration dans le secteur de la pose et de la maintenance de voies ferrées.

En deuxième lieu, les transferts croisés d'information au sein du groupe relativisent fortement la prétendue autonomie des filiales. La partie notifiante explique par exemple que « *l'ensemble des filiales bénéficient de l'assistance des directions fonctionnelles de Colas SA qui apportent leur expertise (audit interne, comptabilité et consolidation, communication, environnement, finance, juridique, matériel, recherche et développement, ressources humaines et systèmes d'information).* » De même, si les filiales sont dotées d'un organe de direction chargé d'animer, de développer et de contrôler l'ensemble de l'activité de leur société, et si elles définissent leur stratégie et établissent des prévisions incluant chiffre d'affaires, résultats et principaux indicateurs financiers, il n'en reste pas moins que la société Colas exerce « *un contrôle régulier, périodique, des actions et des résultats par rapport à des objectifs définis et suivis dans des documents élaborés à dates régulières sur la base de principes, de règles et de procédures de gestion communs et identiques qui sont suivis par la totalité des sociétés et des collaborateurs du groupe.* » L'autonomie organisationnelle n'exclut donc pas un contrôle rigoureux par la société mère et des orientations sur les choix stratégiques opérés par ses filiales, d'autant plus que « *des membres de la Direction Générale et des directions fonctionnelles (finance, comptabilité, juridique) sont présents au sein des conseils d'administration des sociétés les plus importantes.* »

En ce qui concerne spécifiquement les relations au niveau local entre les structures régionales de Colas, Screg Est et Colas Est, la partie notifiante concède « *le futur rapprochement [de leurs] sièges sociaux dans un même bâtiment, situé à Nancy* », mais considère qu'il sera sans incidence sur l'autonomie de chacune des filiales, dans la mesure où seuls les « *services fonctionnels et administratifs, en dehors des services commerciaux, technique et relatifs à l'exploitation, seront mis en commun.* » Sans qu'il soit nécessaire de commenter davantage cette proximité future des sièges sociaux, il convient de noter que ce rapprochement n'est certainement pas de nature à limiter les transferts d'information, formels et/ou informels, entre les différentes filiales du groupe.

Enfin, en troisième lieu, les filiales ne bénéficient d'une autonomie fonctionnelle que dans la mesure où cette dernière ne risque pas de nuire aux intérêts bien compris du groupe : les soumissions à des marchés de taille importante ou exceptionnels par leur nature, ainsi que les projets dans un nouveau pays, sont soumis à l'approbation d'une « commission de marché », soit au niveau de la filiale, soit au niveau de la société Colas. La partie notifiante indique que seulement [...] commissions se sont réunies pour environ 110 000 chantiers réalisés. Selon elle, compte tenu de leur rareté, ces commissions ne remettraient pas en cause la question de l'autonomie des filiales. Cet argument ne peut prospérer : il s'agit tout au contraire d'une procédure dont l'objectif est de servir de garde-fou à l'autonomie organisationnelle. Pour les projets les plus importants, il n'est plus question de « concurrence » entre les filiales mais bien de coordination des soumissions aux appels d'offres par la maison mère.

Cette logique de gestion coordonnée se retrouve d'ailleurs dans la politique d'achats : la société Colas peut par exemple intervenir dans la négociation globalisée des approvisionnements auprès de certains fournisseurs, notamment en ce qui concerne les bitumes, pour lesquels Colas SA conclut auprès des principaux groupes pétroliers des contrats pour le compte de Colas, Screg et Sacer, et s'engage, en son nom propre et au nom de ses filiales, à acquérir un volume minimum. Ces contrats prévoient les tarifs de base, les ristournes, les mécanismes d'indexation ou les clauses de négociation, de sorte que Colas SA négocie des conditions tarifaires globales, et que ses filiales ne sont pas « autonomes » en ce qui concerne leurs politiques d'achats : elles ne négocient pas leurs contrats individuellement.

Par conséquent, le fait que les trois sociétés Colas, Screg et Sacer bénéficient d'une relative autonomie dans leur gestion ne les rend pas pour autant indépendantes de leur actionnaire contrôlant, et elles ne peuvent être considérées comme concurrentes les unes des autres au titre de la présente instruction.

En conclusion, compte tenu des éléments qui précèdent, les sociétés Colas, Screg et Sacer seront considérées comme appartenant à une seule et même entité économique, dont la tête est la société Colas SA, elle-même filiale du groupe Bouygues.

### 1.1.3. Les participations de Colas dans des carrières et gravières

Les sociétés Colas Est et Screg Est détiennent des participations contrôlantes dans des carrières et gravières, parfois seules, comme dans le Bas-Rhin, parfois conjointement avec des entreprises concurrentes sur le marché des travaux routiers, comme dans le Haut-Rhin.

Dans le Bas-Rhin, Colas Est et Screg Est détiennent des participations contrôlantes dans les carrières et gravières suivantes :

- la Gravière de Nordhouse, située à Nordhouse, pour laquelle la répartition du capital est 20/80 respectivement entre Colas Est et Screg Est et dont la date limite d'autorisation d'exploitation est fixée à novembre 2025 ;
- la Société Alsacienne de Recyclage de Matériaux, située à Strasbourg, qui produit des granulats de recyclage, pour laquelle la répartition du capital est 80/20 respectivement entre Colas Est et Screg Est et qui n'a pas de date limite d'autorisation d'exploitation ;
- la Carrière de Trapp, située à Wisches, pour laquelle la répartition du capital est 50/50 respectivement entre Colas Est et Screg Est et dont la date limite d'autorisation d'exploitation est fixée à juillet 2008 ;

Ces carrières situées dans le Bas-Rhin assurent aux sociétés Colas Est et Screg Est une réserve de granulats de [0-10] millions de tonnes.

Dans le Haut Rhin, Colas Est et Screg Est détiennent également des participations contrôlantes dans les carrières et gravières suivantes:

- la Gravière de Niederhergheim, située à Niederhergheim, dont les sociétés Colas Est, Screg Est, Eurovia, et Eurovia Alsace Franche-Comté détiennent chacune 25% du capital et dont la date limite d'autorisation d'exploitation est fixée à janvier 2021 ;
- la Gravière de Sainte Croix en Plaine, située à Sainte Croix en Plaine, dont le capital appartient à Colas Est pour 22,5%, à Screg Est pour 22,5%, à Holcim pour 50% et à Lingenheld pour 5% et dont la date limite d'autorisation d'exploitation est fixée à février 2028.

Ces carrières situées dans le Haut-Rhin représentent une réserve de granulats de près de [20-30] millions de tonnes. Compte tenu du niveau de participations des sociétés Colas Est et Screg Est dans ces carrières, Colas dispose au total d'une réserve de granulats de [10-20] millions de tonnes.

### 1.1.4. Les participations de Colas dans les centrales d'enrobés bitumeux

Les sociétés Colas Est et Screg Est détiennent des participations dans des centrales d'enrobés bitumeux, parfois conjointement avec des entreprises concurrentes sur le marché des travaux routiers.

Colas Est et Screg Est détiennent des participations dans les centrales suivantes :

- la SARL Enrobés d'Ostwald, située à Ostwald dans le Bas-Rhin et dont le capital est détenu conjointement et à égalité par Colas Est et Est Granulats, filiale de la société Lafarge ;
- la SARL SK Route, située à Illkirch-Graffenstaden dans le Bas-Rhin et dont le capital est détenu à 43% par Colas Est, à 43% par Screg Est et à 14% par la société Eurovia ; néanmoins, ce poste d'enrobage a été démantelé<sup>4</sup> en 2008 et cédé : à

---

<sup>4</sup> Le propriétaire du terrain, GRE, ayant donné congé au terme d'un bail de 18 ans, congé qui a été validé par la Cour d'appel de Colmar le 16 mai 2007, des travaux ont été entrepris, de sorte que le site de Illkirch-Graffenstaden est aujourd'hui

l'avenir, Colas n'exercera donc plus sur ce site d'activité de fabrication et de vente de matériaux enrobés, objet social de la société SK Route ;

- la SARL Strasbourg Enrobés, située à Hoerdt dans le Bas-Rhin et dont le capital est détenu à 70% par SK Route et à 30% par Eurovia ;
- la SARL Mulhouse Enrobés, située à Baldersheim dans le Haut-Rhin et dont le capital est détenu à 30% par Colas Est, à 20% par Screg Est et à 50% par Eurovia ;
- la SARL Promaro, située à Herrlisheim dans le Haut-Rhin et dont le capital est détenu à 30% par Colas Est, à 20% par Screg Est et à 50% par Eurovia ;
- le GIE Gesab, situé sur le Territoire de Belfort et dont le capital est détenu conjointement et à égalité par Colas Est et par Eurovia ;
- la SARL Rhemaro, située à Blotzheim dans le Haut-Rhin, dont le capital est détenu à 79% par Colas Est, à 1% par Colas Suisse, à 14,67% par la société Hupfer Baustoff Handel et à 5,33% par la société Macadam.

La société Colas Est dispose ainsi de participations dans sept centrales (dont une démantelée) de production d'enrobés bitumeux dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et du Territoire de Belfort. En ce qui concerne la société Screg Est, il ressort de ce qui précède qu'elle détient des participations dans les centrales d'enrobés bitumineux de Illkirch-Graffenstaden (aujourd'hui démantelée), de Baldersheim, et de Herrlisheim. La partie notifiante a également indiqué que, sur la zone géographique sur laquelle la société cible de l'opération est active, Screg Est détient le contrôle exclusif d'une centrale d'enrobés bitumeux, Fritz Goly, située à Aspach-le-Haut dans le Bas-Rhin.

La partie notifiante indique de plus que ni Colas Est ni aucune filiale de la société Colas SA ne sont propriétaires des terrains sur lesquels sont implantées les centrales dans lesquelles elles détiennent des participations. Elle considère donc ces installations comme relativement précaires (notamment celles des sociétés SARL Promaro, GIE Gesab, SARL Strasbourg Enrobés, SARL Enrobés d'Oswald et SARL Rhemaro), dans la mesure où elles pourraient devoir être rapidement démantelées en cas de non-renouvellement des baux ou de conflits avec les propriétaires des terrains.

## **1.2. GRE et ses filiales**

GRE est un groupe familial implanté en Alsace et dirigé par deux personnes physiques, MM. Bernard et Christian Ober. La société holding SA Holding GRE détient cinq sociétés et leurs filiales. GRE est donc composé des sociétés suivantes :

- la SAS Bâtiment Travaux Publics – GRE et ses cinq filiales :
  - la société Trabet Travaux et Béton SAS ;
  - la Société Alsacienne de Route SARMAC SAS ;
  - la société Entreprises de Travaux et de Matériaux SAS (ETM) ;
  - la Société des Liants Industriels de l'Est SAS ;
  - la Société de Stabilisation des Berges d'Illkirch SAS (SSBI) ;

Elles sont actives dans le secteur des travaux routiers, en ce compris la production d'enrobés bitumeux et la réalisation de travaux routiers, principalement en Alsace, en Lorraine et en Picardie.

- la société SAS Recyclage Industriel GRE et sa filiale, la SAS Recyclage Rhin Nord, sont actives dans le secteur du stockage, du recyclage et de la transformation de matériaux de toute nature. A ce titre, elles exploitent une décharge de matériaux de travaux publics à Weitbruch ;
- la société SAS Mécanique Générale – GRE et ses quatre filiales :

---

totalemment démantelé, comme l'indique le procès-verbal de constat d'huissier en date du 31 mars 2008 transmis par la partie notifiante.

- la société SAS TRAMECA, active dans le secteur de l'entretien et de la réparation mécanique ;
  - la société PERCO SA, active dans le secteur du négoce et de la réparation de matériels de travaux publics, elle est également concessionnaire de la marque Komatsu ;
  - la Société Rhénane de Matériel SAS, active dans le secteur de la location de matériels de travaux publics ;
  - la société Vision 8 SAS, structure juridique sans activité économique.
- La société SAS Carrières et Gravières – GRE et ses six filiales :
    - la SCI Les Grès des Vosges détenant le gisement de grès rose des Vosges ;
    - la SARL Carrières Philipps, exploitant la carrière de Pfalzweyer ;
    - la SARL Entreprise de Travaux et Sablières, exploitant la carrière de Holtzheim, Bas-Rhin, dont la date limite d'autorisation d'exploitation est fixée à décembre 2032 ;
    - la SARL Klein et Cie, exploitant la carrière de Hindisheim dans le Bas-Rhin, dont la date limite d'autorisation d'exploitation est fixée à juin 2025 ;
    - la Société des Gravières de Leutenheim SA (SOGRAL), exploitant la carrière de Leutenheim dans le Bas-Rhin, dont la date limite d'autorisation d'exploitation est fixée à janvier 2022 ;
    - la société Vision 6 SAS, structure juridique sans activité économique.

Ainsi, GRE détient quatre carrières dans le Bas-Rhin et dispose ainsi d'une réserve de granulats de [5-10] millions de tonnes.

- la société SAS Services Généraux – GRE, active dans le secteur du conseil administratif, comptable et financier exclusivement destiné aux sociétés du groupe. Son unique filiale, la SARL GPAE, est active dans le secteur de l'acquisition et de la vente de machines, de matériels et d'engins de travaux pour le compte uniquement des sociétés de GRE.

En 2007, GRE a réalisé un chiffre d'affaires mondial de 92,925 millions d'euros, dont 88,404 millions d'euros en France.

### **1.3. L'opération de concentration**

L'opération consiste en l'acquisition par Colas Est de l'intégralité du capital des cinq sociétés détenues par la SA Holding GRE<sup>5</sup>. En ce que cette opération emporte la prise de contrôle exclusif de GRE par Colas Est, elle constitue une opération de concentration au sens de l'article L.430-1 du Code de commerce. Compte tenu des chiffres d'affaires des entreprises concernées, elle ne revêt pas une dimension communautaire et est soumise aux dispositions des articles L.430-3 et suivants du code de commerce, relatifs à la concentration économique.

## **2. LES MARCHÉS CONCERNÉS**

A titre liminaire, la partie notifiante indique que « *le groupe GRE, à travers ses filiales Trabet et ETM, est actif dans le secteur des travaux d'assainissement* » dans le Bas-Rhin et en Moselle. Elle précise à ce titre que « *Colas Est n'est pas actif dans ce secteur. En effet, cette entreprise ne répond à aucun appel d'offre d'assainissement. S'il peut lui arriver de réaliser de tels travaux, c'est uniquement* »

<sup>5</sup> La SA Holding GRE et la SA GRE sont exclues du périmètre d'acquisition. La société Alsace Véhicules Industriels (Alsace VI) ayant été cédée préalablement à l'opération, elle est également exclue du périmètre d'analyse.

*en accessoire aux travaux de chaussée [...], en pareil cas, elle a d'ailleurs principalement recours à la sous-traitance car elle ne dispose pas des compétences techniques nécessaires.* » Par ailleurs, la partie notifiante indique que Bouygues n'est que très marginalement présent dans ce secteur<sup>6</sup>. Dans la mesure où, comme l'écrit la partie notifiante, « l'opération envisagée ne conduira [...] à aucun chevauchement d'activités sur le secteur de l'assainissement », il n'est pas nécessaire de l'examiner plus avant au titre de la présente instruction.

De façon analogue, GRE est active sur les marchés de la location et la distribution d'engins de travaux et de véhicules automobiles, sur lesquels Colas n'est pas présent : l'opération ne donne donc lieu à aucun chevauchement d'activité entre les parties sur ces marchés. Par ailleurs, Colas n'y est pas non plus client de GRE. Il n'est donc pas non plus nécessaire d'en faire un examen circonstancié pour l'analyse de l'espèce.

Les parties à l'opération sont simultanément actives sur le marché des travaux de chaussées ainsi que sur plusieurs marchés amont de la production et de la commercialisation de matériaux nécessaires à ces travaux.

Les autorités de concurrence nationales, ministre chargé de l'économie comme Conseil de la concurrence, ont déjà eu à examiner ce secteur à plusieurs reprises, notamment dans le cadre d'instructions d'opérations de concentration<sup>7</sup>.

Ainsi, la pratique des autorités nationales retient que l'activité de travaux routiers se décompose en deux types d'activités :

- la construction et l'entretien des routes, qui incluent les infrastructures telles que la voirie, les parcs de stationnement, les plates-formes industrielles ou logistiques, les pistes de sport, les circuits automobiles, les aires de loisirs, les ports, les pistes et les aires de stationnements d'aéroports, etc.
- la production et la vente de matériaux utilisés dans la fabrication des revêtements de chaussée. Ces matériaux sont les granulats, le béton, l'émulsion et les enrobés bitumeux.

Par conséquent, outre les marchés de la pose de revêtements routiers (2.2), les marchés de la production et de la commercialisation des matériaux utilisés dans la fabrication des revêtements de chaussée (2.1) sont concernés au titre de la présente opération.

## **2.1. La production et la vente de matériaux utilisés dans la fabrication de revêtements de chaussée**

La partie notifiante indique que GRE n'est pas actif sur le marché de la production et de la commercialisation de béton et d'émulsion et que les granulats extraits de ses carrières n'étaient jusqu'à maintenant destinés qu'à couvrir les besoins de ses propres travaux de chaussées, de sorte que GRE ne commercialisait aucun granulats auprès de tiers et que lui-même ne s'approvisionnait pas en granulats auprès de tiers. Ce point a été confirmé par le test de marché.

Ainsi, selon la partie notifiante, le seul chevauchement d'activités des parties à l'opération concerne le marché de la production et de la commercialisation d'enrobés à chaud, qui seul devrait donc faire l'objet d'une analyse.

---

<sup>6</sup> Victor Martin, entité du groupe BOUYGUES, réalise des travaux d'assainissement dans le département du Bas-Rhin pour environ [5-10] millions d'euros en 2007, ce qui représente une part négligeable de ce marché.

<sup>7</sup> Par exemple : Arrêté du 22 juin 2001 du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, et du ministre de l'équipement, des transports et du logement, relatif à l'acquisition du groupe GTM par la société Vinci, et Avis du Conseil de concurrence du 5 juin 2001, publiés au BOCCRF n°1 du 21 janvier 2002 ; Lettre du ministre chargé de l'économie au Président de la société APPIA en date du 19 juillet 2002, relative à une concentration dans le secteur des travaux routiers, publié au BOCCRF n°2 du 27 février 2003.

Or, si GRE n'était pas, jusqu'à présent, directement active sur le marché des granulats, elle dispose de capacités de production qui faisaient d'elle un acteur potentiel. D'ailleurs, à l'issue de l'opération, la nouvelle entité serait tout à fait en mesure de renoncer à cette politique d'autoconsommation choisie par GRE et pourrait décider de commercialiser une partie de la production de ses carrières de granulats sur le marché. Le groupe Colas est d'ailleurs actif sur ce marché de la production et de la commercialisation de granulats ; il ne peut donc *a priori* être exclu de l'analyse car l'opération pourrait y avoir un impact, au moins indirect.

Aussi, pour l'analyse de l'espèce, est-il nécessaire d'examiner les marchés des enrobés à chaud (2.1.1) et des granulats (2.1.2).

### **2.1.1. Le marché des enrobés à chaud**

La partie notifiante indique que les enrobés à chaud constituent le matériau essentiel des revêtements routiers et qu'ils sont utilisés à la fois pour la pose de chaussée neuve et l'entretien de chaussées existantes.

#### **2.1.1.1 Marché de produit**

Les enrobés bitumeux sont produits à partir de granulats et de bitume par une centrale d'enrobage qui peut être fixe ou mobile.

Une segmentation pourrait donc être envisagée entre un marché de la production et de la vente d'enrobés bitumeux à partir de centrales fixes, et un marché de la production et de la vente d'enrobés à partir de centrales mobiles.

Si les coûts d'achat sont relativement proches, l'utilisation d'une centrale mobile n'est rentable qu'à partir d'un volume important de production instantanée d'enrobés, de l'ordre de 30 000 tonnes (pour des raisons techniques) et uniquement pour un chantier important en terme de durée (compte tenu des coûts de transport et du temps de montage/démontage d'une centrale mobile), et ceci malgré la plus grande facilité relative pour installer une centrale mobile par rapport à une centrale fixe<sup>8</sup>.

Il apparaît donc que l'essentiel des clients d'enrobés ne pourrait être servi que par une centrale fixe, et que les centrales mobiles ne constituent une alternative que pour un nombre limité de cas. En tout état de cause, au cas d'espèce, un impact de l'opération sur un éventuel marché des enrobés bitumineux produits à partir de centrales mobiles peut être écarté dès à présent, la cible ne disposant que de seulement deux centrales mobiles. De même, sur un marché global incluant les enrobés produits par les deux types de centrales, l'impact serait limité compte tenu du nombre de centrales mobiles disponibles sur la zone et, comme il sera développé ci-après, de l'accessibilité relativement importante de ce type particulier de centrales.

Il n'est en tout état de cause pas nécessaire de trancher au cas d'espèce, l'analyse concurrentielle restant inchangée quelle que soit la délimitation retenue.

Compte tenu de l'importance des volumes d'enrobés bitumeux autoconsommés par les entreprises propriétaires des centrales d'enrobage et de la volatilité de la demande des tiers (directement fonction de leur activité à l'aval), les autorités de concurrence se sont trouvées confrontées à une difficulté technique pour apprécier les parts de marché sur le marché des enrobés à chaud. Pour mieux tenir compte du poids réel de chaque producteur sur le marché, elles ont adopté une méthode d'évaluation fondée sur les capacités de production théoriques : « *Sur la base d'une estimation du fonctionnement des centrales de huit heures journalières pour cinq jours ouvrés par semaine et en neutralisant au moins quinze semaines de non-fonctionnement (saisonnalité de l'activité*

---

<sup>8</sup> La partie notifiante indique que la centrale mobile se distingue par sa facilité et sa rapidité d'installation. En effet, une centrale fixe est une installation classée pour la protection de l'environnement (ci-après « ICPE ») de niveau élevé. A ce titre, l'installation d'une centrale fixe nécessite une autorisation préfectorale qui ne peut être accordée qu'après une enquête publique.



et arrêts techniques), on parvient à une capacité annuelle estimée de 148 000 tonnes pour une centrale débitant 100 tonnes/heure, 222 000 tonnes pour 150 t/h, 296 000 tonnes pour 200 t/h. C'est sur cette base, et en fonction du pourcentage de participation de [l'entreprise concernée] dans chaque centrale, qu'a été estimée sa part des capacités de production dans les zones concernées. »<sup>9</sup> Au cas d'espèce, la partie notifiante a proposé d'adopter la même méthodologie, qui est en effet parfaitement transposable.

Par conséquent, il convient d'analyser au cas d'espèce un marché des enrobés bitumineux au regard des capacités de production des centrales fixes, sans exclusion, au stade de l'analyse concurrentielle, la pression concurrentielle qu'exercent les centrales d'enrobage mobiles.

### **2.1.1.2 Marchés géographiques**

La dimension géographique de ce marché a été considérée par le ministre chargé de l'économie et par le Conseil de la concurrence<sup>10</sup> comme étant de dimension locale dans une zone de 40km autour d'une centrale fixe.

La partie notifiante indique que ce rayon d'action pourrait être étendu jusqu'à 80km (soit un trajet d'environ 1h30), grâce à l'utilisation de bennes calorifugées, qui permettent de conserver les enrobés plus longtemps avant de les épandre. De plus, l'installation de cuves calorifugées sur les chantiers permet le stockage des enrobés. Toutefois, la partie notifiante indique qu'une telle extension se heurte à plusieurs obstacles. Ainsi, le coût de livraison des enrobés bitumeux augmente avec la distance parcourue et en particulier, une livraison à 80km serait deux fois plus coûteuse qu'une livraison à 40km. De plus, la livraison d'enrobés sur une telle distance nécessiterait l'utilisation d'un plus grand nombre de camions et de chauffeurs afin d'assurer un approvisionnement continu du chantier. Enfin, la partie notifiante indique qu'il n'existe pas de cuves calorifugées de stockage dans l'Est de la France.

Par conséquent, les éléments de l'instruction ne permettent pas de remettre en cause la délimitation géographique du marché de l'approvisionnement en enrobés à une zone de 40 km autour d'une centrale fixe.

## **2.1.2. Le marché des granulats**

### **2.1.2.1 Marché de produit**

Les granulats, matériaux d'origine minérale, entrent dans la production de béton ou les travaux routiers. Il existe différents types de granulats : les roches meubles (sables alluvionnaires) et les roches massives (calcaires, roches dures ou d'origine volcanique concassées). Cependant, d'un point de vue technique, ils sont généralement interchangeables dans leurs usages.

Constatant cette substituabilité technique entre les différents types de granulats, les autorités communautaire<sup>11</sup> et nationale<sup>12</sup> ont mené jusqu'à présent une analyse sur un marché global des granulats, quelle que soit la nature géologique de la roche d'origine. Cependant, au cas d'espèce, cette question est sans incidence, dans la mesure où dans les départements concernés de l'Est de la France, la quasi-totalité de la production de granulats provient de carrières alluvionnaires : par conséquent, les

<sup>9</sup> Avis du Conseil de la concurrence du 5 juin 2001 précité.

<sup>10</sup> Voir l'Avis du Conseil de la concurrence n°01-A-08 précité.

<sup>11</sup> Décision de la Commission européenne n° IV/M. 1030 Lafarge/Redland du 16/12/1997 et décision n° IV/M 1779 Anglo American/ Tarmac du 13/11/2000.

<sup>12</sup> Arrêté interministériel du 22 juin 2001 précité ; Avis du Conseil de la concurrence n°01-A-08 du 5 juin 2001 précité ; C2005-111 / Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie en date du 21 décembre 2005, au conseil des sociétés SNCO et STAR, relative à une concentration dans le secteur des travaux publics, publiée au BOCCRF n° 5 du 29 avril 2006.

conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelle que soit la définition des marchés de produits retenue.

### **2.1.2.2 Marchés géographiques**

Sans toutefois trancher la question, le ministre chargé de l'économie a analysé jusqu'à présent des marchés des granulats de dimension locale. En effet, comme il s'agit de produits pondéreux, les frais de transport représentent une part très importante du coût de production des granulats : « *Au-delà d'une distance de livraison de 40 km à partir de la carrière, le coût de transport conduit à un doublement du prix de vente.* »<sup>13</sup> Aussi, la pratique décisionnelle retient-elle généralement des zones de chalandise circonscrites à un cercle d'environ 40 km de rayon autour de chaque carrière, éventuellement adapté à la marge pour tenir compte des facilités offertes par les infrastructures routières (ou ferroviaires) locales facilitant le transport des matériaux.

Dans la décision *Lafarge Granulats / Hupfer* précitée, le ministre chargé de l'économie a également envisagé « *l'existence, en sus des marchés locaux, d'un marché national de granulats, dans la mesure où, notamment, des régions déficitaires en granulats ont besoin d'en importer d'autres régions* ».

Au cas d'espèce, la définition géographique exacte des marchés peut toutefois rester ouverte.

## **2.2. Le marché de la pose de revêtements routiers**

### **2.2.1. Marché de service**

Au sein de cette activité, qui est assurée par les sociétés spécialisées en travaux routiers, la pratique décisionnelle distingue deux grandes catégories de travaux de chaussées :

« - *la mise en place de couches de chaussée, qui consiste à superposer couche de fondation, couche de base, couche de liaison, et couche de roulement, cette dernière étant constituée d'enrobés chauds ;*

- *les travaux d'entretien des chaussées, qui comprennent l'entretien courant (traitement des fissures, bouchage de nids de poule ainsi que l'entretien des dépendances et des espaces verts), l'entretien périodique (renouvellement de la couche de roulement), et l'entretien ou la réhabilitation d'ouvrages d'art.* »<sup>14</sup>

La partie notifiante indique également qu'une segmentation<sup>15</sup> entre les travaux de chaussées concernant la construction de chaussées neuves et l'entretien et la réparation de chaussées existantes pourrait être envisagée. Toutefois, selon elle, il existe une forte substituabilité du côté de l'offre, de sorte qu'un marché global des travaux de chaussées pourrait être envisagé sans que les conclusions de l'analyse concurrentielle en soient affectées.

Cette analyse est partagée par les autorités de concurrence :

« *Tant le Conseil de la concurrence que la partie notifiante constatent que les travaux d'entretien des chaussées nécessitent de faire appel aux mêmes corps de métiers que lors de travaux de construction. Ils relèvent que les entreprises interviennent indistinctement sur chaque type de travaux de chaussée, plaidant ainsi pour une substituabilité au niveau de l'offre qui tendrait à*

<sup>13</sup> Décision C2005-111 *SNCO/STAR/JV* précitée.

<sup>14</sup> C2006-03 / Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 6 mars 2006, aux conseils de la société Vinci, relative à une concentration dans le secteur des infrastructures autoroutières, publiée au BOCCRF n° 6 bis du 22 juin 2006.

<sup>15</sup> Avis du Conseil de la concurrence n°01-A-08 du 5 juin 2001 relatif à l'acquisition du Groupe GTM par la société Vinci et Arrêté du Ministre relatif à la même opération.

*considérer l'ensemble des travaux de chaussées comme constituant au plus étroit un seul et même marché. »<sup>16</sup>*

Par ailleurs, sans trancher définitivement la question, le ministre a étudié l'existence d'un segment des travaux autoroutiers. En effet, certains opérateurs de marché avaient argué lors de l'examen de l'opération *Vinci/ASF* précitée que les travaux nécessaires à la construction de nouveaux tronçons d'autoroutes (dont les travaux de mise en place de couches de chaussée font partie) pouvaient relever d'un marché distinct, et que les contraintes techniques et de délai propres à la mise en place de couches de chaussée de nouveaux tronçons autoroutiers justifiaient une segmentation. Cette opinion allait cependant à l'encontre de celle défendue par le Conseil de la concurrence, pour lequel la substituabilité du côté de l'offre (notamment entre les trois principaux groupes de BTP intervenant indistinctement sur tout type de travaux de chaussée) plaidait en faveur de la définition d'un marché large, englobant tous les travaux de chaussée. Au cas d'espèce, il n'est pas non plus nécessaire de trancher cette question dans la mesure où GRE est un acteur mineur sur le secteur des travaux autoroutiers, n'ayant réalisé que [0-5] chantiers en 2006, pour un chiffre d'affaires total de [10-20] M€.

Par conséquent, au cas d'espèce, il n'y a pas lieu de segmenter selon qu'il s'agit de travaux de construction ou d'entretien de routes ou d'autoroutes : le marché pertinent retenu pour les besoins de l'analyse sera donc un marché global des travaux de chaussées.

### **2.2.2. Marchés géographiques**

Le Conseil de la concurrence et le ministre chargé de l'économie ont également laissée ouverte la question de la délimitation géographique du marché des travaux de chaussées, mais l'analyse a généralement été menée au niveau national, départemental ou régional. La partie notifiante indique que la question peut être encore laissée ouverte au cas d'espèce car, quelle que soit la délimitation, les conclusions de l'analyse concurrentielle ne seront pas affectées.

Par conséquent, le marché des travaux de chaussées sera analysé, pour les besoins de la présente opération, au niveau national, département et régional.

## **3. L'ANALYSE CONCURRENTIELLE**

A l'amont, les parties à l'opération sont simultanément actives sur le marché des enrobés bitumeux, et possèdent toutes deux des carrières de granulats, que seule Colas cède pour l'heure à des tiers, GRE réservant l'intégralité de sa production pour couvrir ses propres besoins.

A l'aval, les parties sont toutes deux présentes sur le marché des travaux de chaussées.

A titre liminaire, il convient de noter que l'opération ne permet pas l'élargissement de la gamme des matériaux proposés ou des prestations fournies sur le marché. Par ailleurs, comme il sera démontré ci-après, les parties détiennent à l'issue de l'opération des positions limitées sur l'ensemble des marchés étudiés, tant à l'amont qu'à l'aval, et restant confrontées à la concurrence d'acteurs nombreux et puissants. Aussi, tout effet congloméral ainsi que tout effet vertical de l'opération peuvent dès à présent être écartés.

Aussi convient-il, pour l'analyse de l'espèce, de se concentrer sur les effets horizontaux emportés par la présence simultanée des parties sur les marchés amont des matériaux et aval des travaux routiers.

---

<sup>16</sup> Décision C 2006-03 *Vinci/ASF* précitée.

### **3.1. L'analyse des effets non-coordonnés**

Il convient, dans un premier temps, de vérifier si l'opération est susceptible d'emporter des effets unilatéraux, c'est-à-dire « *des pertes de bien-être résultant d'une concentration consécutives aux mouvements de prix et de quantités de la part des firmes agissant indépendamment de la concurrence agissant de manière non coordonnée.* »<sup>17</sup>

Ces effets peuvent être de plusieurs types. Au demeurant, « *le cas extrême des effets unilatéraux résultant d'une concentration conduit à constater que celle-ci conduit à la création ou au renforcement d'une position dominante, la nouvelle entité étant alors en mesure de fixer ses prix indépendamment de toute pression concurrentielle résultant de la réaction des opérateurs (concurrents actuels ou potentiels, clients et/ou fournisseurs).* »<sup>18</sup>

Il s'agit donc de s'assurer que l'opération n'est pas de nature à créer ou à renforcer une position dominante simple de la nouvelle entité sur les marchés des enrobés à chaud (3.1.1), des granulats (3.1.2) et des travaux de chaussée (3.1.3).

#### **3.1.1. Le marché des enrobés à chaud**

La partie notifiante indique que GRE détient trois centrales d'enrobages fixes :

- Trabet SAS, située à Brumath dans le Bas-Rhin (67) ;
- Sarmac SAS, située à Rixheim dans le Haut-Rhin (68) ;
- Trabet SAS, située à Chauny dans l'Aisne (02).

En ce qui concerne cette dernière centrale d'enrobage, la partie notifiante indique que les sociétés Colas Est et Colas Nord Picardie ne détiennent pas de participations dans des centrales situées dans un rayon de 40 km autour de la centrale Trabet de Chauny et que la société Screg Nord Picardie détient certes 50% de la centrale Picardie Enrobés, située à Chaulnes, ainsi qu'une participation dans la centrale Groupement des Enrobeurs De l'Oise (ci-après « GEDO ») de Longueil-Sainte Marie, mais que ces deux centrales se situent à plus de 55 km de la centrale Trabet de Chauny, c'est-à-dire au-delà de sa zone de chalandise.

Par conséquent, l'opération n'emporte aucun chevauchement entre les parties sur la zone de chalandise de Chauny. En revanche, Colas et ses filiales possèdent des centrales d'enrobages situées à moins de 40 km respectivement de chacune des centrales Trabet de Brumath (3.1.1.1) et Sarmac de Rixheim (3.1.1.2).

##### **3.1.1.1 Zone de chalandise de la centrale d'enrobage Trabet de Brumath**

Dans un rayon de 40km autour de la centrale Trabet de Brumath, la partie notifiante indique que la société Colas Est détient des participations dans les trois centrales suivantes, toutes situées dans le Bas-Rhin :

- Enrobés d'Ostwald située à Ostwald, dont le capital est détenu à 43% par Colas est, 43% par Screg Est et 14% par Eurovia ;
- SK Route située à Illkirch Graffenstaden et dont le capital est détenu à 30,1% par Colas est, 30,1% par Screg Est et à 39,8% par Eurovia, aujourd'hui démantelée ;
- Strasbourg Enrobés, située à Hoerdt et dont le capital est détenu à 50% par Colas est et à 50% par Est granulats (du groupe Lafarge) ;

<sup>17</sup> Lignes Directrices de la DGCCRF relatives au contrôle des concentrations, version du 30 avril 2007, paragraphe 321.

<sup>18</sup> Lignes Directrices précitées, paragraphe 323.

La partie notifiante a estimé les parts de marché des différents acteurs sur ce marché comme suit :

Entreprises	Capacité annuelle <sup>19</sup> (tonnes)	Part de marché
Eurovia	[600 000-700 000]	[10-20]%
Fritz Vogel	[300 000-400 000]	[10-20]%
<b>Colas Est</b>	[300 000-400 000]	<b>[10-20]%</b>
<b>GRE</b>	[300 000-400 000]	<b>[10-20]%</b>
Eiffage TP	[200 000-300 000]	[0-10]%
Lingenheld	[200 000-300 000]	[0-10]%
SWA	[200 000-300 000]	[0-10]%
<b>Screg Est</b>	[200 000-300 000]	<b>[0-10]%</b>
Vogel BAU	[200 000-300 000]	[0-10]%
Est Granulats	[0-100 000]	[0-10]%
Total	[3 000 000-4 000 000]	100%

L'opération donne lieu à un chevauchement d'activité entre Colas ([10-20]%, dont [10-20]% Colas Est et [0-10]% Screg Est) et GRE ([10-20]%). Aussi, à l'issue de l'opération, la nouvelle entité détiendra-t-elle une part de marché de [20-30]% sur la zone de chalandise de la centrale d'enrobage Trabet de Brumath. Cependant, elle restera confrontée à la concurrence d'autres acteurs, tels Eurovia (groupe Vinci) avec [10-20]% (qui contrôle exclusivement deux centrales à Haguenau et Valff), Fritz Vogel ([10-20]%), Eiffage TP ([0-10]%), Lingenheld ([0-10]%), ainsi que de nombreux acteurs de moindre importance.

En conséquence, l'opération n'est pas de nature à créer ou à renforcer de position dominante simple de la nouvelle entité sur le marché des enrobés à chaud dans la zone de chalandise de la centrale d'enrobage Trabet de Brumath.

### 3.1.1.2 Zone de chalandise de la centrale d'enrobage Sarmac de Rixheim

Les parties à l'opération ont estimé les parts de marché des acteurs de ce marché comme suit :

Entreprises	Capacité annuelle <sup>20</sup> (tonnes)	Part de marché
<b>Colas Est</b>	<b>[500 000-600 000]</b>	<b>[10-20]%</b>
Eurovia	[400 000-500 000]	[10-20]%
Schleith	[300 000-400 000]	[10-20]%
<b>Screg Est</b>	<b>[300 000-400 000]</b>	<b>[0-10]%</b>
Eiffage TP	[200 000-300 000]	[0-10]%
Pontiggia	[200 000-300 000]	[0-10]%
<b>GRE</b>	<b>[200 000-300 000]</b>	<b>[0-10]%</b>
Hoch	[200 000-300 000]	[0-10]%
Vogel	[200 000-300 000]	[0-10]%
Joos	[200 000-300 000]	[0-10]%
Knobel	[100 000-200 000]	[0-10]%
Tegral	[0-100 000]	[0-10]%
Hupfer Baustoff Handel	[0-100 000]	[0-10]%
Macadam	[0-100 000]	[0-10]%
<b>Colas Suisse</b>	<b>[0-100 000]</b>	<b>[0-10]%</b>
Total	<b>[3 000 000-4 000 000]</b>	100 %

<sup>19</sup> Conformément à la méthodologie expliquée *supra*.

<sup>20</sup> Conformément à la méthodologie expliquée *supra*.

L'opération donne lieu à un chevauchement d'activité entre Colas ([20-30]%, dont [10-20]% Colas Est, [0-10]% Colas Suisse et [0-10]% Screg Est) et GRE ([0-10]%). Aussi, à l'issue de l'opération, la nouvelle entité détiendra-t-elle une part de marché de [30-40]% sur la zone de chalandise de la centrale d'enrobage Sarmac de Rixheim. Cependant, elle restera confrontée à la concurrence d'autres acteurs, tels Eurovia (groupe Vinci) avec [10-20]%, Schleith ([10-20]%), Eiffage TP ([0-10]%), Pontiggia ([0-10]%), ainsi que de nombreux acteurs de moindre importance.

Bien que la nouvelle entité soit appelée à détenir, à l'issue de l'opération, une part de marché près de trois fois supérieure au deuxième acteur, il convient de noter que les concurrents sont nombreux sur ce marché, et qu'ils peuvent en tout état de cause constituer des groupements pour concurrencer, en prix et en volume, l'offre des parties.

En conséquence, l'opération n'est pas de nature à créer ou à renforcer de position dominante simple de la nouvelle entité sur le marché des enrobés à chaud dans la zone de chalandise de la centrale d'enrobage Sarmac de Rixheim.

### **3.1.2. Le marché des granulats**

Comme indiqué précédemment, GRE détient quatre carrières dans le Bas-Rhin, respectivement à Batzendorf, Hindisheim, Holtzheim et Leutenheim, et dispose ainsi d'une réserve de granulat de [5-10] millions de tonnes.

Dans le Bas-Rhin toujours, les filiales contrôlées par Colas (en l'occurrence Colas Est et Screg Est) détiennent trois carrières et gravières, à Nordhouse, à Strasbourg, et à Wisches, et ont donc accès à une réserve de granulats de [0-5] millions de tonnes.

D'après le site Internet de l'Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de Construction (UNICEM), il existe 39 sites de production de granulats dans le département du Bas-Rhin.

Bien que la cible ne possède pas de sites de production de granulats dans le département du Haut-Rhin, contrairement à l'acquéreur, qui détient des participations dans deux réserves (à Neiderhergheim et à Sainte Croix en Plaine pour une réserve totale de [10-15] millions de tonnes), l'analyse a également été menée dans ce département : il y existe 23 sites de production.

En conséquence, à l'échelle du département du Bas-Rhin, éventuellement élargi au département voisin du Haut-Rhin, l'accroissement des capacités de production de Colas en granulats restera relativement limité. Par ailleurs, à l'issue de l'opération, il subsistera dans le Bas-Rhin 32 sites d'approvisionnement en granulats alternatifs, non contrôlés par la nouvelle entité, auxquels peuvent éventuellement s'ajouter 21 sites situés dans le département voisin du Haut-Rhin.

Le total des réserves exploitables de granulats alluvionnaires est estimé par la DRIRE d'Alsace<sup>21</sup> à 318 millions de tonnes dans le Bas-Rhin et 313 millions de tonnes dans le Haut-Rhin pour la période 1995 - 2014.

GRE détient donc [0-10] % des réserves exploitables dans le Bas-Rhin, seul département dans lequel il détient des carrières. Colas Est possède des participations dans des sociétés qui détiennent respectivement [0-10] % des réserves dans le Bas-Rhin et [0-10] % dans le Haut-Rhin. Il existe donc d'autres entreprises actives sur ces marchés, qui représentent autant d'alternatives d'approvisionnement. La partie notificante indique que selon elle, les principales entreprises actives sur le marché de la production de granulats sont, dans le Bas-Rhin, Helmbacher, Lafarge, Gsm, Eurovia, et Holcim, et dans le Haut-Rhin, Holcim, Lafarge, Michel, Gsm et Waibel.

Enfin, il convient de rappeler qu'à ce jour GRE ne produit de granulats que pour son propre compte, et n'est donc pas actif sur le marché. A ce titre, la partie notificante indique que si GRE n'était

---

<sup>21</sup> DRIRE Alsace, Schéma départemental des carrières du Bas-Rhin et Schéma départemental des carrières du Haut-Rhin.

pas actif sur ce marché, Colas Est continuera pour sa part à offrir des matériaux aux tiers sur le marché. Ainsi, selon elle, l'opération ne conduirait pas à la disparition d'un offreur potentiel, mais permettrait en revanche d'offrir des capacités supplémentaires à un acteur qui cédait déjà une partie de sa production aux tiers sur le marché.

Compte tenu de ce qui précède, et notamment du nombre des sources d'approvisionnement alternatives, la disparition de GRE en tant qu'entrant potentiel sur le marché des granulats est, en tout état de cause, insusceptible d'emporter de problème de concurrence.

### 3.1.3. Le marché des travaux de chaussée

La position des acteurs de ce marché sera envisagée aux niveaux national, régional (en Alsace, Lorraine et Picardie), puis départemental (dans les départements de l'Aisne, de la Moselle, de l'Oise, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin).

#### 3.1.3.1 Analyse nationale

Au niveau national, la partie notifiante estime qu'en 2006 les acteurs de ce marché détiennent les parts de marché en valeur suivantes :

Entreprises	Part de marché
Eurovia	[20-30]%
<b>Colas</b>	<b>[10-20]%</b>
Eiffage TP	<b>[10-20]%</b>
<b>Screg</b>	<b>[10-20]%</b>
<b>Sacer</b>	<b>[0-10]%</b>
Malet	[0-10]%
Roger Martin	[0-10]%
Charier	[0-10]%
Braja Vesigné	[0-10]%
<b>GRE</b>	<b>[0-10]%</b>
Fayat	[0-10]%
Guintoli	[0-10]%
Autres	[20-30]%
Total	100%

Ainsi, la part de marché de l'ensemble des sociétés de Colas SA est estimée à [30-40]%. GRE est quant à lui un acteur mineur sur le marché national des travaux de chaussées, avec une part de marché estimée à seulement [0-10]%. Ainsi, à l'issue de l'opération, la nouvelle entité détiendra une part de marché nationale estimée à [30-40]%. Elle restera par ailleurs soumise à la concurrence de groupe important tels que Eurovia et Eiffage, ainsi qu'à la concurrence de nombreuses entreprises de taille moindre mais qui représentent ensemble une frange concurrentielle de [20-30] points.

Par conséquent, l'opération conduit à une très faible addition de part de marché sur le marché national des travaux de chaussée : le risque de création ou de renforcement d'une position dominante simple peut donc y être écarté.

#### 3.1.3.2 Analyse régionale

Au niveau régional, l'opération présente des chevauchements d'activité en Alsace (a), en Lorraine (b) et en Picardie (c).

a) En Alsace

En Alsace, la partie notifiante estime qu'en 2006 les acteurs de ce marché détiennent les parts de marché en valeur suivantes :

Entreprises	Part de marché
Eurovia	[20-30]%
Transroute (Eiffage)	[10-20]%
<b>Screg Est</b>	[10-20]%
<b>Colas Est</b>	<b>[0-10]%</b>
Lingenheld	<b>[0-10]%</b>
<b>GRE</b>	<b>[0-10]%</b>
Pontiggia	<b>[0-10]%</b>
Adam	<b>[0-10]%</b>
Rauscher	<b>[0-10]%</b>
Sater	<b>[0-10]%</b>
Vogel	<b>[0-10]%</b>
GCM	<b>[0-10]%</b>
Gartiser	<b>[0-10]%</b>
TP Schneider	<b>[0-10]%</b>
TP 3F	<b>[0-10]%</b>
Ganter	<b>[0-10]%</b>
Bach	<b>[0-10]%</b>
Mader	<b>[0-10]%</b>
Knobel	<b>[0-10]%</b>
Royer	<b>[0-10]%</b>
Autres	<b>[0-10]%</b>
Total	100%

Ainsi, la part de marché de l'ensemble des sociétés de Colas SA est estimée à [10-20]%. Du fait de son implantation régionale, il apparaît que GRE est un acteur plus important sur le marché des travaux de chaussée en Alsace qu'au niveau national, mais sa part de marché y reste toutefois limitée : [0-10]%. Ainsi, à l'issue de l'opération, la nouvelle entité aura une part de marché estimée à [20-30]%. Elle restera par ailleurs soumise à la concurrence de groupes importants tels que Eurovia et Eiffage ainsi qu'à la concurrence de nombreuses entreprises de taille moindre, représentant ensemble une frange concurrentielle de [40-50] points.

Par conséquent, l'opération conduit à une faible addition de part de marché sur le marché régional des travaux de chaussée en Alsace : le risque de création ou de renforcement d'une position dominante simple peut donc y être écarté.

b) En Lorraine

En Lorraine, la partie notifiante estime qu'en 2006 les acteurs de ce marché détiennent les parts de marché en valeur suivantes :

Entreprises	Part de marché
Eurovia	[20-30]%
<b>Colas Est</b>	<b>[10-20]%</b>
<b>Screg Est</b>	<b>[10-20]%</b>
Eiffage	[0-10]%
TRB	[0-10]%



Lingenheld	[0-10]%
<b>GRE</b>	[0-10]%
Parcs de l'équipement	[0-10]%
<b>Sacer PNE</b>	[0-10]%
Autres	[30-40]%
Total	100%

Ainsi, la part de marché de l'ensemble des sociétés de Colas SA est estimée à [20-30]%. Du fait de son implantation régionale, il apparaît que GRE est un acteur plus important sur le marché des travaux de chaussée en Lorraine qu'au niveau national, mais sa part de marché y est cependant très limitée : [0-10]%. Ainsi, à l'issue de l'opération, la nouvelle entité aura une part de marché estimée à [30-40]%. Elle restera par ailleurs soumise à la concurrence de groupes importants tels que Eurovia et Eiffage ainsi qu'à la concurrence de nombreuses entreprises de taille moindre groupée dans une frange concurrentielle de [30-40] points.

Par conséquent, l'opération conduit à une faible addition de part de marché sur le marché régional des travaux de chaussée en Lorraine : le risque de création ou de renforcement d'une position dominante simple peut donc y être écarté.

c) En Picardie

En Picardie, la partie notifiante estime qu'en 2006 les acteurs de ce marché détiennent les parts de marché en valeur suivantes :

<b>Entreprises</b>	<b>Part de marché</b>
Eurovia	[20-30]%
Eiffage	[10-20]%
<b>Screg Nord Picardie</b>	[10-20]%
<b>Colas Nord Picardie</b>	[10-20]%
<b>Sacer PNE</b>	<b>[0-10]%</b>
Stag	<b>[0-10]%</b>
Oise TP	<b>[0-10]%</b>
Ramery	<b>[0-10]%</b>
Boinet	<b>[0-10]%</b>
Hublin	<b>[0-10]%</b>
Gomez	<b>[0-10]%</b>
EHTP	<b>[0-10]%</b>
Valerian	<b>[0-10]%</b>
Guillon	<b>[0-10]%</b>
RVM	<b>[0-10]%</b>
Desgrippes	<b>[0-10]%</b>
Cabrema TP	<b>[0-10]%</b>
SBC	<b>[0-10]%</b>
LBT	<b>[0-10]%</b>
Degauchy SA	<b>[0-10]%</b>
Croisille	<b>[0-10]%</b>
Pivetta	<b>[0-10]%</b>
<b>GRE</b>	<b>[0-10]%</b>
Autres	<b>[0-10]%</b>
Total	100%

Ainsi, la part de marché de l'ensemble des sociétés de Colas SA est estimée à [30-40]%. GRE est un acteur mineur sur le marché des travaux de chaussée en Picardie avec une part de marché estimée à [0-10]%. Ainsi, à l'issue de l'opération, la nouvelle entité aura une part de marché estimée à [30-40]%. Elle restera en outre confrontée à la concurrence de groupes importants tels que Eurovia et Eiffage ainsi qu'à la concurrence d'une frange concurrentielle de [20-30] points.

Par conséquent, l'opération conduit à une très faible addition de part de marché sur le marché régional des travaux de chaussée en Picardie : le risque de création ou de renforcement d'une position dominante simple peut donc y être écarté.

### 3.1.3.3 Analyse départementale

Au niveau départemental, l'opération présente des chevauchements d'activité dans l'Aisne (a), la Moselle (b), l'Oise (c), le Bas-Rhin (d) et le Haut-Rhin (e).

#### a) Dans l'Aisne

Dans l'Aisne, la partie notifiante estime qu'en 2006 les acteurs de ce marché détiennent les parts de marché en valeur suivantes :

Entreprises	Part de marché
Eiffage	[20-30]%
<b>Screg Nord Picardie</b>	[20-30]%
Eurovia	[10-20]%
<b>Colas Nord Picardie</b>	<b>[0-10]%</b>
Hublin	<b>[0-10]%</b>
Gomez	<b>[0-10]%</b>
ETHP	<b>[0-10]%</b>
Valerian	<b>[0-10]%</b>
Desgrippes	<b>[0-10]%</b>
RVM	<b>[0-10]%</b>
<b>GRE</b>	<b>[0-10]%</b>
Autres	<b>[0-10]%</b>
Total	100%

L'opération donne donc lieu à un chevauchement d'activité entre les sociétés déjà détenues par Colas qui représentent ensemble, selon l'estimation des parties, [30-40]% avant l'opération et GRE, qui est un acteur mineur sur le marché des travaux de chaussée dans l'Aisne, avec une part de marché estimée à [0-10]%. Ainsi, à l'issue de l'opération, la nouvelle entité aura une part de marché estimée à [30-40]%. Elle restera cependant confrontée à la concurrence de groupes importants tels que Eiffage ([20-30]%) et Eurovia ([10-20]%) ainsi qu'à la concurrence de nombreuses entreprises de taille moindre (au total frange concurrentielle de [20-30] points).

Par conséquent, l'opération conduit à une faible addition de part de marché sur le marché départemental des travaux de chaussée dans l'Aisne : le risque de création ou de renforcement d'une position dominante simple peut donc y être écarté.

#### b) Dans l'Oise

Dans l'Oise, la partie notifiante estime qu'en 2006 les acteurs de ce marché détiennent les parts de marché en valeur suivantes :

Entreprises	Part de marché
Eurovia	[20-30]%
Eiffage	[10-20]%
<b>Colas Nord Picardie</b>	<b>[10-20]%</b>
<b>Screg Nord Picardie</b>	<b>[0-10]%</b>
<b>Sacer PNE</b>	<b>[0-10]%</b>
Oise TP	<b>[0-10]%</b>
Ramery	<b>[0-10]%</b>
Guillon	<b>[0-10]%</b>
Cabrema	<b>[0-10]%</b>
SBC	<b>[0-10]%</b>
LBT	<b>[0-10]%</b>
Degauchy	<b>[0-10]%</b>
Croisille	<b>[0-10]%</b>
Pivetta	<b>[0-10]%</b>
<b>GRE</b>	<b>[0-10]%</b>
Autres	<b>[0-10]%</b>
Total	100%

Ainsi, la part de marché de l'ensemble des sociétés de Colas SA est estimée à [20-30]% avant l'opération. GRE est un acteur mineur sur le marché des travaux de chaussée dans l'Oise avec une part de marché estimée à [0-10]%. A l'issue de l'opération, la nouvelle entité aura une part de marché estimée à [30-40]%. En outre, des groupes importants tels que Eurovia ([20-30]%) et Eiffage ([10-20]%) continueront à exercer une contrainte concurrentielle sur les parties, de même que de nombreuses entreprises de taille plus réduite, qui représentent ensemble une frange concurrentielle de [20-30] points.

Par conséquent, l'opération conduit à une très faible addition de part de marché sur le marché départemental des travaux de chaussée dans l'Oise : le risque de création ou de renforcement d'une position dominante simple peut donc y être écarté.

#### c) Dans la Moselle

En Moselle, la partie notifiante estime qu'en 2006 les acteurs de ce marché détiennent les parts de marché en valeur suivantes :

Entreprises	Part de marché
Eurovia	[30-40]%
<b>Colas Est</b>	<b>[10-20]%</b>
<b>Screg Est</b>	<b>[0-10]%</b>
Eiffage	<b>[0-10]%</b>
<b>GRE</b>	<b>[0-10]%</b>
Lingenheld	<b>[0-10]%</b>
Pars de l'équipement	<b>[0-10]%</b>
Autres	[30-40]%
Total	100%

Ainsi, la part de marché de l'ensemble des sociétés de Colas SA est estimée à [20-30]% avant l'opération. GRE est un acteur relativement plus important sur le marché des travaux de chaussée en Moselle que dans les autres départements, mais sa part de marché, estimée à [0-10]%, reste réduite.

Ainsi, à l'issue de l'opération, la nouvelle entité aura une part de marché estimée à [20-30]%. Elle restera soumise à la concurrence de groupes importants, plus particulièrement d'Eurovia ([30-40]%) et dans une moindre mesure d'Eiffage (qui dispose d'une part de marché relativement plus faible dans ce département, [0-10]%), ainsi qu'à la concurrence de nombreuses entreprises de taille moindre, mais qui représentent ensemble une frange concurrentielle de [30-40] points.

Par conséquent, l'opération conduit à une très faible addition de part de marché sur le marché départemental des travaux de chaussée dans la Moselle : le risque de création ou de renforcement d'une position dominante simple peut donc y être écarté.

d) Dans le Bas-Rhin

Dans le Bas-Rhin, la partie notifiante estime qu'en 2006 les acteurs de ce marché détiennent les parts de marché en valeur suivantes :

<b>Entreprises</b>	<b>Part de marché</b>
Eurovia	[20-30]%
Transroute (Eiffage)	[10-20]%
Lingenheld	[0-10]%
<b>Screg Est</b>	[0-10]%
<b>GRE</b>	[0-10]%
<b>Colas Est</b>	[0-10]%
Adam	[0-10]%
Rauscher	[0-10]%
Sater	[0-10]%
Vogel	[0-10]%
GCM	[0-10]%
Gartiser	[0-10]%
Autres	[0-10]%
Total	100%

Ainsi, la part de marché de l'ensemble des sociétés de Colas SA est estimée à [10-20]% avant l'opération. GRE est un acteur de moyenne importance sur le marché des travaux de chaussée dans le Bas-Rhin, avec une part de marché estimée à [0-10]%. Ainsi, à l'issue de l'opération, la nouvelle entité aura une part de marché estimée à [20-30]%. Elle restera cependant soumise à la concurrence de groupes importants et notamment d'Eurovia ([20-30]%), et dans une moindre mesure d'Eiffage, qui a une part de marché relativement plus faible sur ce département ([10-20]%) qu'ailleurs en France, ainsi qu'à la concurrence de nombreuses entreprises de taille moindre, mais qui représentent ensemble une frange concurrentielle de [40-50] points.

Par conséquent, l'opération conduit à une très faible addition de part de marché sur le marché départemental des travaux de chaussée dans le Bas-Rhin : le risque de création ou de renforcement d'une position dominante simple peut donc y être écarté.

e) Dans le Haut-Rhin

Dans le Haut-Rhin, la partie notifiante estime qu'en 2006 les acteurs de ce marché détiennent les parts de marché en valeur suivantes :

<b>Entreprises</b>	<b>Part de marché</b>
Eurovia	[10-20]%
<b>Screg Est</b>	[10-20]%
<b>Colas Est</b>	[10-20]%
Transroute (Eiffage)	[0-10]%
Pontiggia	[0-10]%

<b>GRE</b>	[0-10]%
Ganter	[0-10]%
TP 3F	[0-10]%
TP Schneider	[0-10]%
Bach	[0-10]%
Mader	[0-10]%
Lingenheld	[0-10]%
Knobel	[0-10]%
Royer	[0-10]%
Autres	[0-10]%
Total	100%

Ainsi, la part de marché de l'ensemble des sociétés de Colas SA est estimée à [20-30]% avant l'opération. GRE est un acteur de moyenne importance sur le marché des travaux de chaussée dans le Bas-Rhin avec une part de marché estimée à [0-10]%. Ainsi, à l'issue de l'opération, la nouvelle entité aura une part de marché estimée à [30-40]%. Elle restera par ailleurs soumise à la concurrence de groupes importants tels que Eurovia ([10-20]%) et Eiffage ([0-10]%), ainsi qu'à la concurrence de nombreuses entreprises de taille moindre, mais qui représentent ensemble une frange concurrentielle de [40-50] points.

Par conséquent, l'opération conduit à une très faible addition de part de marché sur le marché départemental des travaux de chaussée dans le Haut-Rhin : le risque de création ou de renforcement d'une position dominante simple peut donc y être écarté.

En conclusion, il ressort de l'étude de l'impact sur les parts de marché que l'opération n'est de nature à créer ou à renforcer une position dominante simple de la nouvelle entité, ni sur les marchés en cause (matériaux et travaux routiers) ni sur aucune des segmentations envisagées.

### **3.2. L'analyse des effets coordonnés**

Il convient de vérifier si l'opération est de nature à emporter un risque de création ou de renforcement d'une position dominante collective, à la fois sur les marchés des enrobés à chaud (3.2.1) que sur ceux des travaux routiers (3.2.2).

#### **3.2.1 Les marchés des enrobés à chaud**

Deux zones de chalandise sont concernées au titre de la présente opération : celle de la centrale Trabet de Brumath (3.2.1.1) et celle de la centrale Sarmac de Rixheim (3.2.1.2).

##### **3.2.1.1 Zone de chalandise de la centrale d'enrobage Trabet de Brumath**

A l'issue de l'opération, les parts de marché des différents acteurs sur ce marché seront les suivantes :

<b>Entreprises</b>	<b>Part de marché</b>
Colas	[20-30]%
Eurovia	[10-20]%
Fritz Vogel	[10-20]%
Eiffage TP	[0-10]%
Lingenheld	[0-10]%
SWA	[0-10]%
Vogel BAU	[0-10]%
Est Granulats	[0-10]%
Total	100%

Après la concentration, [60-70]% du marché sera détenu par les trois premiers acteurs (Colas, Eurovia, Fritz Vogel), [70-80]% par les quatre premiers (avec Eiffage TP) et [80-90]% par les cinq

premiers (avec Lingenheld). Compte tenu de la très forte dissymétrie des parts de marché entre les membres de l'oligopole (environ [0-10] points entre le premier et le deuxième acteur et [0-10] points entre le deuxième et le troisième) et de la présence de pas moins de trois acteurs susceptibles, malgré leur part de marché plus réduite, de contrer une stratégie de collusion tacite d'un éventuel oligopole, il n'est pas nécessaire d'examiner plus avant le risque de création ou de renforcement d'une position dominante collective sur le marché des enrobés à chaud dans la zone de chalandise de la centrale d'enrobage Trabet de Brumath, qui peut être écarté.

### **3.2.1.2 Zone de chalandise de la centrale d'enrobage Sarmac de Rixheim**

A l'issue de l'opération, les parts de marché des différents acteurs sur ce marché seront les suivantes :

<b>Entreprises</b>	<b>Part de marché</b>
Colas	[30-40]%
Eurovia	[10-20]%
Schleith	[10-20]%
Eiffage TP	[0-10]%
Pontiggia	[0-10]%
Hoch	[0-10]%
Vogel	[0-10]%
Joos	[0-10]%
Knobel	[0-10]%
Tegral	[0-10]%
Hupfer Baustoff Handel	[0-10]%
Macadam	[0-10]%
Total	100%

Après la concentration, [50-60]% du marché sera détenu par les trois premiers acteurs (Colas, Eurovia, Schleith), [60-70]% par les quatre premiers (avec Eiffage TP) et [70-80]% par les cinq premiers (avec Pontiggia). Compte tenu de la très forte dissymétrie des parts de marché entre les membres de l'oligopole (environ [20-30] points entre le premier et le deuxième acteur ) et de la présence de pas moins de sept acteurs susceptibles, malgré leur part de marché plus réduite, de contrer une stratégie de collusion tacite d'un éventuel oligopole, il n'est pas nécessaire d'examiner plus avant le risque de création ou de renforcement d'une position dominante collective sur le marché des enrobés à chaud dans la zone de chalandise de la centrale d'enrobage Sarmac de Rixheim, qui peut être écarté.

## **3.2.2 Le marché des travaux de chaussée**

Avant d'y analyser à proprement parler le risque de création ou de renforcement d'une position dominante collective (3.2.2.2), il convient d'examiner de façon précise la structure oligopolistique du marché (3.2.2.1).

### **3.2.2.1 Structure oligopolistique**

A l'issue de l'opération, les parts de marché des différents acteurs sur ce marché seront les suivantes :

<b>Entreprises</b>	<b>Part de marché</b>
<b>Colas</b>	<b>[30-40]%</b>
<b>Eurovia</b>	<b>[20-30]%</b>
<b>Eiffage TP</b>	<b>[10-20]%</b>
Malet	[0-10]%
Roger Martin	[0-10]%

Charier	[0-10]%
Braja Vesigné	[0-10]%
Fayat	[0-10]%
Guintoli	[0-10]%
Autres	[20-30]%
Total	100%

Après la concentration, [70-80]% du marché sera détenu par les trois premiers acteurs (Colas, Eurovia, Eiffage TP). Il convient de noter que cette situation prévalait à l'opération, puisque que ces trois acteurs représentaient déjà [70-80]% du marché avant le rachat de GRE par Colas.

Il existe certes une forte dissymétrie des parts de marché entre ces trois entreprises : Colas détient environ [0-10] points de plus qu'Eurovia, qui lui-même en détient [0-10] de plus qu'Eiffage TP. Mais le différentiel est beaucoup plus fort avec les suivants, puisque le troisième acteur détient [10-20] points de plus que le quatrième, c'est-à-dire une part de marché plus de dix fois supérieure.

Compte tenu de la faiblesse des acteurs de la frange concurrentielle qui, à l'exception de Malet ([0-10]%), ont une part de marché nationale qui ne dépasse par 1%, il convient de s'interroger de façon plus approfondie sur le risque de création ou de renforcement d'une position dominante collective sur le marché des travaux routiers en France.

Au regard de la jurisprudence du Tribunal de Première Instance des Communautés Européennes dans l'affaire *Airtours/ First Choice*<sup>22</sup>, trois points doivent être examinés afin d'évaluer le risque de position dominante collective entre les trois principaux opérateurs du marché des travaux routiers : la connaissance par chaque membre de l'oligopole du comportement des autres membres par un degré de transparence du marché suffisant (i), des incitations crédibles à ne pas s'écarter de la ligne de conduite commune, c'est-à-dire un mécanisme de représailles efficaces en cas de déviation (ii) et enfin l'absence de remise en cause efficace de la coordination par des concurrents actuels ou potentiels, ou par les consommateurs (iii). Ces trois conditions sont cumulatives et doivent être réunies pour qu'un risque de position dominante collective puisse être démontré.

Sans préjudice de l'analyse des 1<sup>er</sup> et 3<sup>ème</sup> critères, qui seront examinés dans la partie suivante, il convient de noter que les trois acteurs majeurs que sont Colas, Eurovia, et Eiffage sur le marché des travaux routiers en France se rencontrent localement sur un grand nombre de marchés. Cet élément est important dans l'analyse du risque de création ou de renforcement d'une position dominante collective, dans la mesure où « *les contacts multimarchés accentuent les possibilités de représailles. Il n'est en effet pas nécessaire que ces dernières aient lieu sur le marché sur lequel la firme a dévié. Si les autres firmes parties de l'oligopole sont présentes concomitamment à la firme déviante sur d'autres marchés, les mesures de représailles peuvent avoir lieu sur ceux-ci.* »<sup>23</sup>

Entreprises	Alsace	Bas-Rhin	Haut-Rhin
Colas	[20-30]%	[20-30]%	[30-40]%
Eurovia	[20-30]%	[20-30]%	[10-20]%
Transroute (Eiffage)	[10-20]%	[10-20]%	[0-10]%
<b>Trois premiers acteurs</b>	<b>[50-60]%</b>	<b>[50-60]%</b>	<b>[50-60]%</b>

<sup>22</sup> Arrêt du TPICE du 6 juin 2002, T-342/99, *Airtours/Commission*

<sup>23</sup> Lignes Directrices précitées, paragraphe 348.

<b>Entreprises</b>	<b>Picardie</b>	<b>Aisne</b>	<b>Oise</b>
Colas	[30-40]%	[30-40]%	[30-40]%
Eurovia	[20-30]%	[10-20]%	[20-30]%
Eiffage	[10-20]%	[20-30]%	[10-20]%
<b>Trois premiers acteurs</b>	<b>[70-80]%</b>	<b>[70-80]%</b>	<b>[70-80]%</b>

En Alsace et en Picardie (et dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de l'Aisne et de l'Oise), on retrouve une structure oligopolistique analogue à la structure nationale : les trois premiers acteurs y détiennent une part de marché cumulée comprise entre 55 et 75% avec des positions relativement symétriques. Colas arrive par exemple premier sur le marché global alsacien, mais deuxième dans le Bas-Rhin derrière Eurovia ; Eiffage, qui arrive troisième sur le marché global picard, est deuxième dans l'Aisne, derrière Colas, mais devant Eurovia.

<b>Entreprises</b>	<b>Lorraine</b>	<b>Moselle</b>
Colas	[30-40]%	[20-30]%
Eurovia	[20-30]%	[30-40]%
Eiffage	[0-10]%	[0-10]%
<b>Trois premiers acteurs</b>	<b>[60-70]%</b>	<b>[60-70]%</b>

En Lorraine (et dans le département de la Moselle), en revanche, la part de marché du troisième acteur, Eiffage en l'occurrence, est beaucoup plus faible que celle des deux premiers acteurs.

L'alternance de positions plus ou moins fortes des trois meneurs sur le marché des travaux routiers dans les régions et départements en cause est de nature à permettre des repréailles plus ciblées et donc moins coûteuses en cas de déviation par l'un des membres de l'oligopole de l'équilibre collusif.

### **3.2.2.2 Analyse du risque de création ou de renforcement d'une position dominante collective**

Sans qu'il soit nécessaire de se prononcer sur le fait de savoir si les contacts multi-marchés suffisent à établir un mécanisme de rétorsion efficace en cas de déviation (2<sup>ème</sup> critère), l'analyse du risque de création ou de renforcement d'une position dominante collective s'attachera à évaluer le degré de transparence du marché (1<sup>er</sup> critère) et la possibilité d'une remise en cause efficace de la coordination par des concurrents actuels ou potentiels, ou par les consommateurs (3<sup>ème</sup> critère). Ces trois critères étant cumulatifs, il est d'ailleurs surabondant d'examiner les trois.

Au cas d'espèce, dans la mesure où le marché des travaux routiers est un marché d'appel d'offres, le 1<sup>er</sup> critère n'est pas rempli (A). Les acheteurs semblent en outre bénéficier d'un certain pouvoir de marché. Par ailleurs, il existe de nombreux concurrents – actuels ou potentiels – au moins aussi efficaces que GRE, qui seront en mesure de contrecarrer une position dominante collective des trois principaux acteurs du secteur (B).

#### **A. Un marché d'appel d'offres peu favorable à la transparence *a priori***

Le marché des travaux routiers se caractérise par un poids très important des collectivités et des entreprises publiques dans la demande : selon les chiffres fournis par les parties, l'État (5%), les collectivités territoriales (54%) et les entreprises publiques (5%) représentent environ 64% du chiffre d'affaires généré en France ; les sociétés d'autoroutes, partiellement privatisées, environ 3% ; le reste du secteur privé, essentiellement composé de grands distributeurs, d'entreprises logistiques, et de constructeurs automobiles, environ un tiers de la demande.



La clientèle des entreprises de travaux routiers est donc composée de demandeurs publics et de professionnels, qui disposent d'un degré important de connaissance des marchés, et d'un certain pouvoir de négociation. Ils procèdent à des appels d'offres, qui limitent fortement la transparence *a priori* – notamment tarifaire – des travaux routiers qu'ils acquièrent auprès des entreprises du secteur<sup>24</sup>.

En ce qui concerne les marchés publics, les textes prévoient le plus souvent une mise en concurrence : procédure adaptée conformément à l'article 28 du Code de marchés publics pour les appels d'offres d'un montant supérieur à 4 000 euros, procédure formalisée (appel d'offres ouvert ou restreint, procédures négociées, dialogue compétitif), conformément à l'article 26 du Code des marchés publics, pour les marchés d'un montant supérieur à 206 000 euros.

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes privatisées sont tenues, selon les termes des cahiers des charges modifiés en mai 2007<sup>25</sup> de mettre en concurrence<sup>26</sup>, sous le contrôle d'une « commission des marchés », les marchés de travaux d'un montant supérieur à 2 millions d'euros. Si ce seuil est relativement élevé, il convient de noter que les travaux de chaussée réalisés par ces sociétés sont souvent de grande ampleur.

Enfin, la clientèle privée est constituée d'entreprises de taille importante : entreprises de la grande distribution ou de logistique qui demandent la réalisation de parcs de stationnement ou de plateformes logistiques, constructeurs automobiles qui font réaliser des aires de stockage ou des circuits automobiles. Ces entreprises disposent d'un pouvoir de négociation, et recourent généralement à des appels d'offres, parfois à des « enchères inversées », qui réduisent également la transparence *a priori*.

#### B. Des concurrents nombreux au moins aussi efficaces que GRE en mesure de contrecarrer une position dominante collective

Dans chacune des régions et dans chacun des départements concernés, l'instruction a relevé la présence d'un grand nombre de concurrents aux trois premiers acteurs. S'il convient de relativiser la puissance de marché de ces acteurs, qui est nettement moindre que celles de Colas, Eurovia et Eiffage, il n'en reste pas moins qu'ils sont en mesure de répondre à des appels d'offres et à remporter des marchés.

A ce titre, il convient de souligner que le nouveau code des marchés publics a érigé en principe l'allotissement, de façon à susciter une réelle concurrence entre les entreprises, quelle que soit leur taille. Ainsi, le champ de la concurrence est étendu à des entreprises compétitives mais qui ne sont pas nécessairement aptes à réaliser l'intégralité d'un marché, tout particulièrement des petites et moyennes entreprises (PME). Par ailleurs, au-delà de l'allotissement, les marchés peuvent être attribués à des groupements d'entreprises petites ou moyennes. Les nombreux exemples de marchés de travaux routiers et autoroutiers attribués à des groupements d'entreprises moyennes qui seront évoqués par la suite en sont une parfaite illustration.

Ainsi, bien que GRE ait été jusqu'ici une entreprise dynamique qui contribuait au jeu concurrentiel (a), il existe aujourd'hui de nombreux concurrents de taille comparable capables de jouer

---

<sup>24</sup> Il convient néanmoins de tenir compte d'une relative transparence *a posteriori* : les entreprises ayant soumissionné peuvent connaître le montant et la nature des travaux proposés par l'entreprise finalement retenue à l'issue de l'appel d'offres, qui sont rendus publics dans des journaux d'annonces publiques, comme le Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics (BOAMP). Cependant, il s'agit d'informations passées, qui certes permettent aux soumissionnaires d'anticiper le comportement tarifaire de leurs concurrents, mais en aucun cas de le connaître avec un degré de certitude suffisant lors de la soumission.

<sup>25</sup> S'agissant d'ASF et d'ESCOTA, Décret n°2007-938 en date du 15 mai 2007, publié au JORF du 16 mai 2007 ; s'agissant de SAPRR et d'AREA, Décret n°2007-815 en date du 11 mai 2007, publié au JORF du 12 mai 2007 ; s'agissant de SANEF et de SAPN, Décret n°2007-816 en date du 11 mai 2007, publié au JORF du 12 mai 2007.

<sup>26</sup> Selon les règles édictées dans le Décret n°2005-1742 en date du 30 novembre 2005, fixant les règles applicables aux marchés passés par les pouvoirs adjudicateurs mentionnés à l'article 3 de l'ordonnance n°2005-649 du 6 juin 2006 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics, publié au JORF du 31 décembre 2005.

un rôle comparable (b). Par ailleurs, la faiblesse relative des barrières à l'entrée ou à l'expansion permet d'envisager l'existence d'une réelle concurrence potentielle sur le marché des travaux routiers.

*a) GRE était une entreprise dynamique sur le marché*

La partie notifiante a indiqué les raisons de son intérêt pour le rachat de GRE : cette dernière a développé un savoir-faire particulier, notamment dans le domaine des chantiers autoroutiers et aéroportuaires. Ainsi, GRE a remporté des marchés de revêtement de pistes de l'aéroport de Roissy ou de renouvellement des chaussées des autoroutes A7 dans la Drôme ou A4 en région parisienne. La partie notifiante précise ainsi que GRE apparaît donc comme un acteur sérieux, y compris au niveau national, car il est en mesure d'organiser des chantiers de taille importante et de réaliser des travaux de qualité dans le respect des délais impartis.

De plus, selon la partie notifiante, GRE bénéficierait de l'expérience de ses conducteurs de travaux. Ainsi, l'ampleur et/ou les conditions d'exécution de certains travaux routiers nécessitent de grandes qualités d'organisation et de planification pour que ces travaux demeurent rentables : comme il est impossible d'arrêter la circulation automobile ou la navigation aérienne pendant une longue période, les délais de réalisation de ces travaux sont extrêmement contraignants. A ce titre, le succès de GRE reposerait en grande partie sur la qualité de ses équipes.

Il semble donc que GRE dispose d'atouts en terme de savoir-faire. En outre, GRE se distingue par l'intégration de l'ensemble de la chaîne de production. Elle est une société totalement indépendante en matière d'approvisionnement en matériaux nécessaires à la construction de chaussées. Elle dispose de ses propres carrières de granulats, qu'elle contrôle exclusivement (le capital des sociétés exploitantes n'est partagé avec aucun autre concurrent). La garantie d'accès à cette ressource essentielle, dans des conditions pérennes, peut ainsi constituer un atout. .

Grâce à deux centrales mobiles, GRE a ainsi pu réaliser des chantiers éloignés, de taille et de complexité plus importantes que ceux réalisés au niveau local. Ils sont le signe de son dynamisme concurrentiel et de la reconnaissance de ses compétences techniques par les donneurs d'ordre, non seulement locaux mais aussi nationaux.

Enfin, GRE possède également l'ensemble des engins et machines, ainsi que des ressources humaines et des compétences techniques nécessaires à la réalisation de chantiers de travaux de chaussées, même les plus complexes.

Malgré ces avantages, la partie notifiante considère que GRE jouait un rôle marginal dans l'animation de la concurrence sur les marchés en cause.

En ce qui concerne les marchés de matériaux, à l'amont, il est clair que GRE n'y jouait pas un rôle particulier : il n'était pas présent comme offreur sur marché des granulats, et l'essentiel de sa production d'enrobés bitumineux était autoconsommé. L'analyse de la structure des marchés en cause des granulats et des enrobés bitumineux a montré qu'il demeurerait, à l'issue de l'opération, un nombre important de sources d'approvisionnement pour les concurrents, qui pourront donc continuer de se fournir sur le marché.

Mais c'est de l'intégration verticale – la détention de ses propres sources d'approvisionnement – ainsi que de la qualité de ses personnels que GRE tirait jusqu'à présent une partie de sa compétitivité sur le marché.

Il convient donc de vérifier si elle était la seule dans ce cas – d'autres entreprises détiennent-elles également leurs propres capacités de production? – ou si cet avantage peut ou non être facilement répliqué par ses concurrents.

*b) De nombreux concurrents comparables à GRE dans la frange concurrentielle*

Outre les entreprises intégrées importantes comme Eiffage TP ou Eurovia, il existe des sociétés indépendantes qui possèdent leurs propres centrales d'enrobage, à l'instar de Lingenheld, qui détient

une centrale fixe à Oberschafolsheim (Bas-Rhin) ainsi qu'une centrale mobile située à Louvigny (Moselle), ou de l'entreprise allemande Knobel, propriétaire d'une centrale à Hartheim (Bade-Wurtemberg, Allemagne).

Il convient de noter que Lingenheld a multiplié par cinq son chiffre d'affaires entre 1991 et 2005. Selon la partie notifiante, elle aurait réalisé un chiffre d'affaires de l'ordre de [30-40] millions d'euros sur le marché des travaux de chaussée en Alsace. Elle aurait par ailleurs remporté l'appel d'offre pour un parc d'activité à Bollwiller (Haut-Rhin) pour 500 000 euros, la desserte du Neuhof (Communauté Urbaine de Strasbourg, Bas-Rhin) pour 1 350 000 euros, un marché de travaux à Schiltigheim (Bas-Rhin) pour 2 250 000 euros. Il ressort par ailleurs de l'analyse de marchés récents, publiés au BOAMP, que Lingenheld exerçait une concurrence réelle sur GRE, en remportant des appels d'offres pour lesquels ils avaient tous deux soumissionné. A titre d'exemple, Lingenheld a été attributaire d'un marché pour la réalisation de travaux divers de réaménagement de voiries à Schiltigheim en 2008, alors que GRE s'était également porté candidat. De façon analogue, Lingenheld a été préférée à GRE par la Chambre des métiers d'Alsace pour l'aménagement d'un parking de 40 places au 30, avenue de l'Europe, à Schiltigheim, toujours en 2008. En 2007, la Communauté Urbaine de Strasbourg a préféré Lingenheld à GRE pour réaliser des travaux de voirie et d'espaces verts dans le cadre de l'aménagement de la Presqu'Île André Malraux à Strasbourg. De même, alors que GRE avait soumis une offre, la Ville de Metz a retenu la candidature de Lingenheld pour la réalisation de travaux de voirie dans les espaces verts, cours d'écoles, allées de cimetières et terrains de sports en 2007.

Pontiggia, principalement active dans le Haut-Rhin, aurait réalisé, d'après la partie notifiante, un chiffre d'affaires d'environ [10-20] millions d'euros sur le marché des travaux de chaussée. Elle a notamment remporté un marché important en 2006 à Leymen (Haut-Rhin), pour un montant de 1 135 000 euros. En 2007, la Ville de Colmar a retenu l'offre proposée par Pontiggia alors que GRE avait également répondu à l'appel d'offre pour des travaux de réaménagement de voies publiques (lots 2, 3, 4, 17, 18 et 19) ainsi que pour des travaux de réaménagement de la place du Capitaine Dreyfus (anciennement, caserne Rapp) à Colmar. Autre exemple, la DRE Lorraine a préféré Pontiggia à GRE notamment pour la réalisation de travaux de construction d'ouvrages dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RN 59.

Adam TP aurait réalisé un chiffre d'affaires de [10-20] millions d'euros sur le marché alsacien. Elle a notamment réalisé en 2006 des travaux de voirie sur la RD7 à Weitterswiller (Bas-Rhin), des travaux d'infrastructures routières dans la forêt de Haguenau (Bas-Rhin). En 2006, elle a également remporté un appel d'offres de 500 000 euros pour la Communauté Urbaine de Strasbourg (Bas-Rhin) pour l'aire d'accueil Oswald, et à Kuhn (Bas-Rhin), pour un montant de 1 300 000 euros. Par ailleurs, en 2007, Adam TP a remporté des appels d'offres auxquels GRE notamment avait soumissionné : celui de Communauté de communes de la Basse-Zor pour un programme de voirie à Hoerdt, celui de la Ville d'Erstein, pour l'extension de la Z.I. Krafft, celui de la Communauté Urbaine de Strasbourg pour l'aménagement d'une aire d'accueil pour les gens du voyage sur les communes d'Ostwald et de Lingolsheim, entre autres.

Autre acteur régional, Vogel TP réalise un chiffre d'affaires du même ordre dans la région de Sélestat (Bas-Rhin).

Enfin, des entreprises allemandes, frontalières, sont en mesure de répondre à des appels d'offre en France. C'est notamment le cas de Knobel, qui dispose d'un établissement à Reguisheim (Haut-Rhin). Autre exemple, Hochtieff a réalisé des travaux de réaménagement de la gare de Strasbourg (Bas-Rhin) en 2005-2006, et Bilfinger Berger y a construit le nouvel hôpital (2006-2007).

En ce qui concerne plus spécifiquement les travaux d'importance (autoroutes ou routes nationales 2x2 ou 2x3 voies), pour lesquels la concurrence s'exerce au niveau national, l'instruction a permis de démontrer qu'en dehors des trois premiers acteurs du secteur, il existait des entreprises d'importance moyenne qui remportaient également des marchés, éventuellement en proposant une offre commune dans le cadre de groupements. La partie notifiante a ainsi donné quelques exemples de marchés remportés par des entreprises de taille comparable à GRE, alors que cette dernière avait soumissionné au même appel d'offres : en octobre 2007, le Conseil Général de la Moselle a par

exemple attribué au groupement Guintoli – Lingenheld les travaux de mise à 2x2 voies de la RD955 entre Metz et Orny ; en avril 2007, la DRE de la Lorraine au groupement Muller TP – Guintoli – Lingenheld des travaux sur l'autoroute A31 (la 3ème voie Jouy-Fey) ; en mars 2007, la société Sanef à Lingenheld, des travaux de réfection des chaussées sur l'autoroute A315 dans le district de St-Avold ; en novembre 2006, la société ASF à Malet, des travaux de renouvellement de la couche de roulement sur l'autoroute A61, dans le district de Villefranche-de-Lauragais ; en août 2006, la société APRR au groupement Valerian / Lefoll / Guintoli / Malet/ Roger Martin / Appia, des travaux d'élargissement à 2x3 voies de la chaussée sur la section Beaune-Dijon de l'autoroute A31 ; en avril 2006, la société Escota au groupement Guintoli – Agilis – EHTP – NGE – Malet, des travaux sur l'autoroute A8 à hauteur de Châteauneuf le Rouge / St Maximin, pour un élargissement à 2x3 voies de la chaussée.

*c) Des barrières à l'entrée peu dirimantes favorisant l'entrée potentielle*

Au-delà des acteurs en place, il convient de noter qu'il n'existe pas de restrictions qui interdisent à un acteur de l'aval de s'intégrer verticalement à l'amont. En effet, le coût d'acquisition d'une centrale d'enrobage fixe est relativement modeste : compris entre 2 et 5 millions d'euros pour une centrale fixe neuve produite en Europe, le prix pouvant être nettement moindre pour une centrale produite en Chine (environ 400 000 euros) ou pour une centrale d'occasion : SK Route, qui a démantelé son installation à Illkirch-Graffenstaden, a cédé la sienne pour environ [150 000-200 000] euros à un repreneur. Cet investissement peut par ailleurs être mutualisé, comme en témoignent les nombreux partenariats entre entreprises du secteur, notamment entre PME, visant à acquérir et exploiter une centrale mobile.

Le temps nécessaire à la mise en place d'une telle infrastructure est d'ailleurs réduit : environ six mois. La principale barrière est plutôt d'ordre réglementaire. L'implantation d'une centrale d'enrobage requiert une autorisation préfectorale qui tient compte de critères environnementaux et nécessite un certain délai d'instruction par les services de l'État, car il s'agit d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Les matériels nécessaires aux travaux de chaussée ne constituent pas non plus un investissement insurmontable. La partie notifiante indique que quatre types d'équipements sont requis pour pouvoir fournir des travaux routiers :

- des cylindres (rouleaux compresseurs) ;
- des pelles (pelleteuses) ;
- des finisseurs ;
- des niveleuses.

Contrairement aux deux premiers types d'engins (cylindres et pelles) qui se louent facilement sans chauffeur auprès de spécialistes tels Loxam, Hertz ou Laho, les finisseurs et les niveleuses sont rarement loués : ils sont en revanche facilement disponibles sur le marché de l'occasion, de sorte que le coût d'acquisition de tels engins n'est pas dirimant.

Enfin, le savoir-faire, considéré comme un élément-clef du succès de GRE, n'est en rien lié à une quelconque supériorité technologique. Il est avant tout attaché au talent et à l'expérience des hommes : les travaux routiers sont une industrie de main-d'œuvre, qui recrute à tous niveaux de qualification, et complète les formations initiales dispensées par différents établissements scolaires et universitaires (contrats de professionnalisation, CAP, BEP, BAC PRO, BTS, IUT, écoles d'ingénieurs, doctorats) par une expérience de terrain, dans un métier attaché au compagnonnage et à la promotion interne. Il semble donc que le savoir-faire et le mode d'organisation des acteurs les plus efficaces du secteur sont parfaitement répliquables. Par ailleurs, d'autres sociétés indépendantes sont reconnues pour leur expertise, et se sont dotées de centrales mobiles permettant de répondre à des appels d'offres plus complexes et des chantiers plus importants.

En définitive, s'il ressort de l'instruction que GRE comptait parmi les acteurs dynamiques sur les marchés en cause des travaux routiers, il n'en reste pas moins que les avantages qui ont fait son succès sont soit déjà partagés par une partie de ses concurrents (entreprises internalisées possédant

leurs propres postes d'enrobage, fixes et/ou mobiles) soit reproductibles à un coût acceptable et dans des délais raisonnables. En conséquence, la disparition de GRE en tant qu'acteur du marché indépendant peut être aisément compensée par la présence d'autres acteurs susceptibles de le remplacer.

Compte tenu de tout ce qui précède, il semble que le marché des travaux routiers ne soit pas assez transparent pour permettre une collusion tacite entre les principaux acteurs, et qu'une telle stratégie pourrait être contrecarrée par la concurrence actuelle ou potentielle exercée par les nombreux acteurs de moindre importance, éventuellement regroupés, ainsi que par l'exercice du contre-pouvoir significatif dont jouissent les clients (collectivités publiques, entreprises publiques et grandes entreprises).

En conséquence, l'opération ne semble pas emporter de risque anticoncurrentiel par le biais d'effets coordonnés.

\* \* \*

En conclusion, il ressort de l'instruction du dossier que l'opération notifiée n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence. Je vous informe donc que j'autorise cette opération.

Je vous prie d'agréer, Maîtres, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le ministre de l'économie, de l'industrie  
et de l'emploi et par délégation,  
*Le Chef de Service*  
*de la Régulation et de la Sécurité,*  
FRANCIS AMAND

NOTA : Des informations relatives au secret des affaires ont été occultées à la demande des parties notifiantes, et la part de marché exacte remplacée par une fourchette plus générale. Ces informations relèvent du « secret des affaires », en application de l'article R. 430-7 fixant les conditions d'application du livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence.