

**C2007-22 / Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 14 mai 2007, aux conseils de la société COLAS, relative à une concentration dans le secteur de la pose et de la maintenance de voies ferrées.**

NOR : ECEC0755289S

Maîtres,

Par dépôt d'un dossier déclaré complet le 12 avril 2007, vous avez notifié l'acquisition de la société SPIE RAIL par la société COLAS, filiale du groupe BOUYGUES. Cette opération a été formalisée par un contrat de cession signé le 15 février 2007.

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

Les entreprises concernées par la présente opération sont les suivantes :

- **COLAS** constitue la société mère d'un groupe actif dans les secteurs des travaux routiers (COLAS) et ferroviaires (SECO-RAIL), du génie civil et des canalisations (SOCIETE PARISIENNE DE CANALISATIONS), de l'étanchéité (SMAC ACIEROÏD), de la sécurité et de la signalisation (SOMARO), du bâtiment (COLAS Île-de-France Normandie), de l'environnement (COLAS ENVIRONNEMENT ET RECYCLAGE) et des concessions d'autoroutes.

COLAS est une filiale du groupe BOUYGUES présent sur les secteurs du bâtiment et des travaux publics (BOUYGUES CONSTRUCTION), de l'électricité (ETDE), de la promotion immobilière (BOUYGUES IMMOBILIER), de la téléphonie mobile (BOUYGUES TELECOM) et des médias (TF1).

En outre, le 20 juin 2006, la Commission européenne a autorisé la prise de contrôle exclusif par BOUYGUES de la société ALSTOM<sup>1</sup> dont elle détient aujourd'hui 25,07% du capital. ALSTOM est active dans les secteurs de la fabrication et la commercialisation d'équipements d'électricité (ALSTOM POWER) et d'équipements ferroviaires (ALSTOM TRANSPORT).

En 2006, le chiffre d'affaires mondial consolidé hors taxes du groupe BOUYGUES s'est élevé à 33,2 milliards d'euros, dont [...] milliards d'euros réalisés au sein de l'Union européenne et 19,3 milliards d'euros en France.

- **SPIE RAIL** est une société spécialisée dans le domaine des travaux d'infrastructures ferroviaires et particulièrement dans les secteurs des travaux sur voies de chemin de fer, de métro, de tramways et d'installations terminales embranchées, de la pose de caténaires, de l'électricité maintenance ainsi que de la pose de systèmes de signalisation ferroviaire. Par ailleurs, SPIE RAIL est active dans la production de traverses en béton destinées aux voies ferrées. Ces différentes activités sont organisées en deux pôles, un pôle « activités récurrentes » incluant l'ensemble des activités ferroviaires et un pôle « grands projets » comprenant les activités de gestion de programmes complets de conception et de pose de systèmes de réseaux ferrés, en règle générale en consortium avec d'autres opérateurs et pour des travaux réalisés hors de l'Union européenne.

---

<sup>1</sup> Décision de la Commission européenne COMP/M.4237 du 20 juin 2006, *Bouygues/Alstom*.

En 2006, le chiffre d'affaires mondial consolidé hors taxes de SPIE RAIL s'est élevé à 325,3 millions d'euros, dont [...] millions d'euros réalisés au sein de l'Union européenne et 172,8 millions d'euros en France.

L'opération consiste en l'acquisition par la société COLAS de l'intégralité du capital et des droits de vote de la société SPIE RAIL auprès de la société SPIE ENERTRANS, filiale du groupe SPIE. Elle a ainsi pour effet de conférer à COLAS le contrôle exclusif de SPIE RAIL. A ce titre, 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.

L'opération de concentration a également été notifiée en Italie et en Grèce et a fait l'objet de la procédure d'information mutuelle sur les notifications multiples de l'Association des Autorités de Concurrence Européenne (ECA).

## **2. LES MARCHÉS CONCERNÉS PAR L'OPÉRATION**

### **2.1 Les marchés de produits et de services**

A titre liminaire, les parties notifiantes considèrent qu'ALSTOM constitue un concurrent de la nouvelle entité dans la mesure où la prise de participation de BOUYGUES dans la société vise, selon leurs dires, à dégager principalement des synergies dans le secteur de l'énergie. Cette analyse ne peut être retenue dans la mesure où la Commission européenne a qualifié la prise de participation de BOUYGUES dans ALSTOM comme étant de nature à lui conférer le contrôle de la société, au sens du droit des concentrations. Les activités d'ALSTOM dans le secteur ferroviaire seront donc prises en compte conjointement avec celles de COLAS et des autres filiales de BOUYGUES dans le cadre de l'analyse de la présente opération de concentration.

Le secteur des travaux ferroviaires se caractérise par un nombre important d'activités de production (2.1.1) et de prestations de services (2.1.2) constituant une chaîne de valeur qu'il convient d'analyser dans le cadre de la présente concentration. Pour les besoins de l'analyse, les marchés sur lesquels COLAS et SPIE RAIL sont concomitamment présentes seront définis ainsi que ceux sur lesquels il n'existe pas de chevauchement d'activités entre les deux sociétés.

#### **2.1.1 Les marchés de produits**

##### **a) Production et commercialisation de traverses**

La société SPIE RAIL, par l'intermédiaire de sa filiale EMOFER, est active sur le secteur de la fabrication et de la commercialisation de traverses en béton pour voies de chemin de fer, voies de métro et voies de tramways.

Les traverses sont des éléments placés en travers de la voie pour maintenir l'écartement des rails et transmettre les charges du rail au ballast. Les matériaux utilisés pour la fabrication des traverses (bois, métal ou béton) dépendent des performances techniques requises par le matériel roulant et liées notamment à la vitesse de circulation ou à la densité du trafic.

En l'espèce, la question de la segmentation précise du marché de la production et de la commercialisation de traverses peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelles que soient les délimitations de marché retenues.

## **b) Production et commercialisation de ballast**

La société COLAS est active dans le secteur de la production de ballast. Le ballast est constitué de matériaux de carrière anguleux résistants et non gélifs<sup>2</sup>, issus d'un processus industriel de fabrication qui répond précisément aux spécifications requises par les chantiers ferroviaires en termes de forme, de dureté et de propreté. Le ballast a pour fonction non seulement de drainer les eaux de pluie mais également de supporter les traverses et les rails afin de transmettre et de répartir les charges supportées lors du passage d'un convoi, tout en amortissant les vibrations.

L'enquête de marché réalisée auprès des opérateurs concernés a soulevé la question d'une éventuelle distinction entre la production et la commercialisation de ballast destiné aux lignes à grande vitesse (« LGV ») et la production et la commercialisation de ballast destinés aux autres types de lignes (« hors LGV »). Les parties notifiantes estiment qu'une telle segmentation du marché pourrait s'avérer pertinente, dans la mesure où le ballast produit pour les LGV diffère de celui destiné aux autres types de lignes, notamment en ce qui concerne la dureté, l'élasticité, la densité et la rugosité des matériaux de carrière requis. Toutefois, elles soulignent qu'il n'existe pas, sur le territoire national, de carrière spécialisée dans la production de ballast destiné aux LGV.

En l'espèce, la question de la segmentation précise du marché de la production et de la commercialisation de ballast peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelles que soient les délimitations de marché retenues.

## **c) Production et commercialisation de matériel roulant**

ALSTOM est actif sur le marché de la production et de la commercialisation de matériel roulant. Au sein du secteur des technologies ferroviaires, la Commission européenne<sup>3</sup> considère que le marché de la fabrication et de la commercialisation de matériel roulant peut être segmenté en onze sous-marchés : le marché des trains à grande vitesse (« TGV ») (i), le marché des rames automotrices électriques ou diesel pour les transports interurbains (ii), le marché des rames automotrices électriques ou diesel pour les transports régionaux (iii), le marché des locomotives électriques ou diesel (iv), le marché des voitures destinées au transport des voyageurs (v), le marché des wagons de transport de marchandises (vi), le marché des tramways et véhicules urbains légers (vii), le marché des rames de métro (viii), le marché des transports automatiques guidés (ix), le marché des systèmes aéroportuaires de transport automatique de voyageurs (x) et le marché des composants et pièces de rechange (xi).

Au cas d'espèce, les marchés plus directement concernés par l'opération sont les suivants :

- le marché des TGV, constitué des rames automotrices fortement intégrées ou des trains tractés par locomotive conçus pour parcourir de longues distances à des vitesses pouvant atteindre plus de 300 km/heure ;
- les marchés des rames automotrices électriques ou diesel pour les transports interurbains et régionaux, constitués des voitures dans lesquelles les éléments de traction sont pleinement intégrés, les voitures de voyageurs et les locomotives étant combinées ;
- le marché des tramways et des véhicules urbains légers, constitué des véhicules légers circulant sur des voies ferrées équipées de rails plats, implantés en site propre ou encastrés dans la voie routière ;
- le marché des rames de métro, constitué des véhicules électriques équipés de roues d'acier ou de pneumatiques, servant de transport aux voyageurs dans les centres urbains et circulant sur des voies exclusivement réservées à cet usage et le plus souvent souterraines ;
- le marché des transports automatiques guidés, constitué des moyens de transports locaux ou urbains mis en mouvement et contrôlés à partir d'un centre de contrôle unique, sans présence d'un conducteur ;

---

<sup>2</sup> Gneiss, porphyres ou basaltes.

<sup>3</sup> Voir notamment les décisions de la Commission européenne IV/M.685 du 8 février 1996, *Siemens/Lagardère (Matra Transport)* et COMP/M.2139, *Bombardier/Adtranz* du 3 avril 2001.

- le marché des systèmes aéroportuaires de transport automatique de voyageurs, constitué des véhicules complètement automatisés faisant partie de systèmes intégrés de transport des voyageurs entre les avions et les terminaux ou entre les différents terminaux dans un aéroport.

La présente instruction n'a pas permis de remettre en cause l'analyse opérée par la Commission européenne. En l'espèce, il n'est pas nécessaire de définir avec plus de précision ces différents marchés, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées.

#### **d) Production et commercialisation de systèmes de signalisation ferroviaire**

ALSTOM est active sur le secteur de la fabrication et de la commercialisation de systèmes de signalisation ferroviaire. Cette activité consiste notamment en une prestation industrielle de fabrication des systèmes électroniques pour les TGV ou des matériels de signalisation latérale (postes à relais, feux de couleur, etc.).

Dans sa décision du 11 septembre 2002 relative à l'acquisition des sociétés COGIFER SA et COGIFER TF par VOSSLOH AG, le Ministre de l'économie a distingué les systèmes propres au métro des systèmes destinés aux trains. Au sein de ces derniers, il a distingué trois marchés, les systèmes de contrôle embarqués, destinés principalement aux TGV (i), les systèmes mixtes, destinés aux trains rapides classiques (ii) et les systèmes traditionnels, destinés aux trains roulant au maximum à 160 km/heure (iii).

Dans l'opération COMP/ M.4337 du 7 novembre 2006 relative à l'acquisition de ALCATEL DIVISIONS TRANSPORT ET SYSTEMES par THALES, les parties ont proposé de retenir quatre marchés de produits : le marché des systèmes de signalisation pour des applications grandes lignes (i), le marché des systèmes de signalisation pour des applications « métropolitains »/lignes urbaines (ii), le marché des systèmes de supervision pour des applications grandes lignes (iii) et le marché des systèmes de supervision pour des applications « métropolitains »/lignes urbaines (iv). La Commission européenne a par ailleurs relevé l'existence d'un grand nombre de décisions dans le secteur de la fabrication des systèmes de signalisation ferroviaire sans qu'aucune ne se prononce de manière définitive sur la définition des marchés de produits. De même, l'enquête de marché réalisée par l'autorité communautaire dans le cadre de l'opération précitée n'a pas non plus permis de trancher la question de la délimitation précise des marchés. Finalement, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelle que soit l'étendue exacte du marché de la fabrication des systèmes de signalisation ferroviaire, la Commission européenne a laissé ouverte la question de leur définition précise.

En l'espèce, la question de la segmentation précise des marchés de la production et de la commercialisation de systèmes de signalisation ferroviaire peut également être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelles que soient les délimitations de marché retenues.

### **2.1.2 Marchés de services**

#### **a) Pose, renouvellement et maintenance des voies ferrées**

SECO-RAIL, filiale de COLAS, ALSTOM et SPIE RAIL sont conjointement présentes sur le secteur de la pose, du renouvellement et de la maintenance de voies ferrées. Dans sa décision du 11 septembre 2002 relative à l'acquisition des sociétés COGIFER SA et COGIFER TF par VOSSLOH AG, le Ministre de l'économie a identifié un marché des activités de pose et de maintenance de voies ferrées incluant le renouvellement. En suivant la pratique décisionnelle communautaire<sup>4</sup>, le Ministre n'avait alors pas opéré de segmentation selon que le type de voies ferrées posées, renouvelées ou entretenues.

---

<sup>4</sup> Voir la décision de la Commission européenne COMP/M.2694, *Metronet/Infraco*.

Au cas d'espèce, les parties notifiantes considèrent qu'il convient de distinguer les activités de pose, de renouvellement et de maintenance des voies ferrées selon qu'elles portent sur des voies de chemin de fer, de métro, de tramways ou d'installations terminales embranchées (ci-après « ITE »).

Elles estiment, en effet, que les caractéristiques des voies sur lesquelles sont exécutés les travaux (i), les moyens matériels et humains nécessaires à la réalisation des travaux (ii) et le contenu des prestations requises (iii) justifient que soient définis quatre marchés de services distincts.

#### i) Caractéristiques des différentes voies ferrées

Les parties notifiantes soulignent qu'il existe deux types de voies ferrées : les voies sur ballast, dont les caractéristiques ont été décrites ci-avant, et les voies sur béton pour lesquelles les rails sont posés sur des traverses en béton, puis noyées dans un béton de calage (qui remplit alors la même fonction que celle du ballast).

Les voies bétonnées sont majoritairement utilisées en milieu urbain ou dans les tunnels dans la mesure où la pose et la maintenance du ballast se révèlent inappropriées, difficiles et coûteuses. Il ressort ainsi des informations communiquées par les parties que les voies de chemin de fer et les voies d'ITE sont majoritairement réalisées sur ballast, tandis que les voies de métro et les voies de tramways reposent indifféremment sur des voies bétonnées ou sur des voies sur ballast.

En outre, les parties précisent qu'il existe des différences significatives entre chacune des catégories de voies ferrées en termes :

- de vitesse : à titre d'exemple, un train peut rouler jusqu'à 350 km/heure tandis que la vitesse maximale d'un métro atteint 80 km/heure et celle d'un tramway 70 km/heure. S'agissant des trains sur ITE, ils circulent généralement à très faible vitesse ;

- de poids et de gabarit : les parties indiquent que le poids d'un train peut atteindre 22,5 tonnes par essieu, celui d'un métro 17 tonnes et celui d'un tramway 13 tonnes. En outre, le gabarit des métros est très contraint par rapport à celui des trains ;

- de plage, de fréquence et de conditions de circulation : la circulation des trains n'est jamais interrompue à la différence de celle des métros ou des tramways. Les ITE ne peuvent être utilisées que ponctuellement alors que les voies de métros supportent une circulation pouvant supporter une circulation toutes les 90 secondes en période de pointe ;

- de caractéristiques techniques liées notamment à l'écartement des voies ou aux rayons de courbure.

#### ii) Moyens matériels et humains nécessaires à l'exécution des travaux sur les différentes voies ferrées

Les parties notifiantes soulignent qu'il existe des différences significatives quant aux moyens matériels utilisés pour l'exécution des travaux selon le type de voies ferrées considéré :

- la pose et la maintenance des voies de chemin de fer sont effectuées avec des bourreuses (permettant de donner un profil long et en travers à la voie), des régaleuses (permettant de donner au ballast un bon profil en travers en reprenant les matériaux entreposés sur les côtés de la voie et en les ramenant sur la voie), des stabilisateurs (permettant de faire vibrer la voie afin de simuler le passage de dizaines de milliers de tonnes pour ancrer la voie dans le ballast) et des dégarnisseuses (permettant d'enlever le ballast situé sous les traverses). En outre, pour les travaux dits de « suite rapide » lors du renouvellement des voies de chemin de fer, des trains de substitution de voie (ci-après « TSV ») sont utilisés pour permettre d'enlever les anciens rails et les anciennes traverses et de les remplacer par des nouveaux rails et des nouvelles traverses ;

- les voies de métro étant posées sur béton ou sur ballast, les outillages utilisés dépendent de ces matériaux. De surcroît, les engins utilisés pour la pose, le renouvellement et la maintenance des voies de métro sont contraints au niveau de leur taille en raison de la largeur des voies et la hauteur des tunnels. Les moyens matériels utilisés doivent ainsi correspondre au gabarit du métro ;

- la pose, le renouvellement et la maintenance des voies de tramways ne nécessitent pas, selon les parties, l'utilisation d'engins particuliers, seule la compétence du personnel étant spécifique. Les parties indiquent que les activités de pose de voies de tramways sont effectuées sur des traverses en béton ou sur des plaques d'acier (selles), les voies étant ensuite noyées dans une couche de béton. Lors des prestations de renouvellement, les voies bétonnées sont cassées et refaites lorsqu'elles arrivent en fin de vie ;

- les travaux de pose, de renouvellement et de maintenance des voies ITE sont comparables à ceux effectués sur les voies de chemin de fer, mais les engins utilisés ne sont pas comparables dans la mesure où il s'agit de pelles « rail/route » ou de petits engins légers. En effet, la vitesse étant très faible sur les voies d'ITE, les moyens mis en œuvre pour l'exécution des travaux sont moindres pour des raisons de coûts et de rentabilité.

Les parties ajoutent que les moyens humains requis pour l'exécution des travaux diffèrent selon le type de voie considéré, ce qui génère une absence de polyvalence entre les personnels dédiés aux chantiers de pose, de renouvellement et de maintenance des voies de chemin de fer, de métro, de tramways et d'ITE. Ainsi, par exemple, elles mentionnent le fait que les personnels actifs sur les différents types de voie doivent détenir un certificat d'aptitude à la conduite en sécurité spécifique à chaque type d'engin. En outre, en matière de travaux sur voies de chemin de fer, elles indiquent que la formation d'une équipe capable de faire fonctionner une « suite rapide » peut prendre plusieurs années.

### iii) Caractéristiques de la demande

Au niveau de la demande, les parties indiquent que le contenu des prestations requises lors des appels d'offres diffère selon le type de réseau considéré :

- Réseau Ferré de France (ci-après « RFF ») et la Société Nationale des Chemins de Fer (ci-après « SNCF ») constituent les deux principaux demandeurs pour la pose et le renouvellement des voies de chemin de fer, les travaux de maintenance étant effectués par la SNCF. En outre, les appels d'offres pour la pose de voies de chemin de fer sont, jusqu'à maintenant, le plus souvent limités à la seule exécution de travaux par l'entreprise sélectionnée, et ne comprennent que rarement la fourniture des matériaux nécessaires au chantier, généralement acquis directement par RFF/SNCF et mis à disposition de l'allocataire retenu pour cette prestation de service ;

- la Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après « RATP ») et les gestionnaires des réseaux des villes de Toulouse, Lille, Lyon, Marseille et Rennes sont, en France, les principaux clients des prestations de travaux sur voies de métro. Ces derniers peuvent lancer deux types d'appels d'offres : d'une part, ceux qui concernent la pose initiale de voies (« travaux neufs »), qui comprennent généralement la fourniture des matériaux nécessaires (rails, ballast, traverses, etc.) et d'autre part, ceux qui ont trait à la maintenance, qui n'incluent pas le plus souvent les fournitures, ces dernières étant directement achetées par le client et mises à disposition de l'entreprise retenue. Sur ce dernier point, il convient de préciser que les appels d'offres lancés par la RATP, premier client du secteur des travaux sur voies de métro en France, concernent majoritairement l'exécution de prestations d'entretien sans fourniture, tandis que ceux des villes de Province concernent des prestations de pose avec fourniture ;

- les collectivités territoriales (communautés urbaines, communautés d'agglomération ou municipalités)<sup>5</sup> lancent la plupart des appels d'offres liés à la pose, au renouvellement et à la maintenance des voies de tramways. Ils comprennent généralement la fourniture des matériaux nécessaires à l'exécution des travaux. Certains appels d'offres peuvent également inclure le matériel roulant ;

---

<sup>5</sup> Les collectivités territoriales, agissant en tant qu'organisatrice du transport urbain, peuvent choisir d'assurer directement ce service en régie ou de le confier à une entreprise dans le cadre d'une délégation de service public après mise en concurrence. S'agissant des prestations liées à l'infrastructure et à l'acquisition du matériel roulant, elles peuvent être confiées à la DSP ou faire l'objet de marchés publics locaux. Par souci de commodité, le terme de « collectivités territoriales » sera utilisé dans la présente décision pour l'ensemble des marchés relatifs aux voies de tramways.

- les activités de pose, de maintenance et de renouvellement des voies d'ITE donnent lieu à des contrats comprenant majoritairement les fournitures requises pour l'exécution des travaux. La demande sur ce marché est constituée d'un grand nombre d'entreprises privées, dont l'activité nécessite un accès au réseau ferré national.

La plupart des opérateurs ayant répondu à l'enquête de marché ont validé la segmentation des travaux de pose, de renouvellement et de maintenance en fonction du type de voie ferrée proposée par les parties notifiantes. Certains acteurs ont notamment constaté que les opérateurs à même de leur fournir des prestations de services n'étaient pas actifs sur l'ensemble des segments de marché.

Cependant, au sein du marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer, plusieurs acteurs ont estimé qu'il convenait d'opérer une segmentation entre les travaux de « suite rapide » et les autres travaux (« hors suite »). Les travaux de « suite rapide » correspondent à des chantiers à haut rendement, pour lesquels l'allocataire fournit une prestation de renouvellement des voies et du ballast réalisés par tronçon d'environ 800 mètres par jour. Ces travaux de renouvellement requièrent l'utilisation d'un engin spécifique, le TSV, ainsi que la mise à disposition des moyens humains significatifs (plus de 200 personnes par chantier). Ces prestations de services très spécifiques sont encadrées par des contrats de longue durée, comprise entre un à cinq ans. En revanche, les travaux « hors suite » peuvent être réalisés avec l'ensemble des engins cités ci-avant (boureuses, dégarnisseuses, etc.), nécessitent des équipes moins nombreuses (généralement moins de 100 personnes par chantier) et donnent lieu à des contrats dont la durée s'étale de quelques semaines à quelques mois.

En l'espèce, la question de la segmentation précise des marchés de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer, des voies de métro, des voies de tramways et des voies d'ITE peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées, quelles que soient les délimitations de marché retenues.

\* \* \*

Pour les besoins de l'analyse concurrentielle du cas d'espèce seront donc étudiés un marché global de la pose, de la maintenance et du renouvellement des voies ferrées ainsi que quatre segmentations plus fines du marché selon qu'il s'agit des voies de chemin de fer, tenant compte de la distinction entre les travaux de « suite rapide » et les travaux « hors suite », des voies de métro, des voies de tramways ou des voies d'ITE.

## **b) Prestations liées aux technologies d'alimentation**

ALSTOM et SPIE RAIL sont simultanément présentes sur le secteur de la pose de caténaires sur voies de chemin de fer et sur voies de tramways<sup>6</sup>. Les caténaires peuvent se définir comme des systèmes de lignes électriques destinées à alimenter les trains en énergie électrique par l'intermédiaire de pantographes<sup>7</sup>. L'alimentation des métros se distingue de celle des trains et des tramways par l'utilisation d'un troisième rail, ou « rail conducteur », qui est posé sur la voie. Seul ALSTOM serait, selon les informations transmises par les parties, présente sur ce marché distinct de la pose de caténaires.

Dans sa décision du 11 septembre 2002 précitée, le Ministre de l'économie a laissé ouverte la question d'un marché global des activités liées à la conception et à l'installation de caténaires.

En l'espèce, les parties estiment qu'il convient de distinguer les activités de conception de celles d'installation des caténaires, dans la mesure où les prestations et les compétences sont différentes. Elles soulignent, à cet égard, que la conception consiste à établir l'architecture du réseau d'électrification permettant aux locomotives de circuler, ce qui requiert des compétences en termes

---

<sup>6</sup> Les parties soulignent qu'il n'existe pas, en général, de caténaires sur les voies d'ITE, les locomotives utilisées sur ces réseaux privées étant majoritairement dotées de moteur diesel.

<sup>7</sup> Les pantographes sont des dispositifs articulés permettant de capter le courant par frottement sur la caténaire.

d'ingénierie électrique et d'études topographiques. L'activité d'installation, pour sa part, consiste en la mise en œuvre de prestations de pose, ce qui impose des compétences techniques sur les problématiques de tension électrique et les contraintes mécaniques, la mise en œuvre de méthodes permettant les travaux en hauteur de nuit à proximité des voies ainsi que le phasage et le planning des travaux.

En revanche, les parties considèrent qu'il n'y a pas lieu de distinguer l'activité d'installation de caténaires selon le type de voies considéré (voies de chemin de fer et voies de tramways). Elles soulignent qu'il existe une différence en terme de voltage entre l'alimentation des trains (1 500 volts en courant continu ou 25 000 volts en courant alternatif, via des fils de contact comportant des pendules intermédiaires) et celle des tramways (750 volts en courant continu, via une ligne de contact aérienne). Toutefois, elles considèrent que cette distinction n'emporte aucune conséquence sur l'activité d'installation des caténaires, qui consiste, pour les voies de chemin de fer comme pour les voies de tramways, à poser des pylônes et à tendre la caténaire entre ces pylônes. En outre, elles soulignent que les moyens matériels (grues, lorries, pelles) et humains sont identiques quelle que soit l'activité considérée.

Cette description du marché n'est pas partagée par l'ensemble des opérateurs ayant répondu à l'enquête de marché, certains considérant, au contraire, que les ressources humaines et matérielles diffèrent et répondent à une demande distincte : un acteur du marché a notamment répondu que l'activité de pose de caténaires se caractérise, pour les voies de chemin de fer, majoritairement par des prestations de montage devant prendre en compte les risques liés à la circulation ferroviaire tandis que celle de pose de caténaires pour les voies de tramways comporte des prestations d'études, de fournitures et de montage en milieu urbain avec les risques liés à la circulation routière.

En outre, une technologie alternative à la pose de caténaires a été récemment développée pour les tramways par ALSTOM et SPIE RAIL dans le cadre d'un accord de coopération. Il s'agit de l'alimentation par le sol (ci-après « APS ») qui vise à remplacer les caténaires, souvent mal adaptés à la circulation des tramways en milieu urbain et notamment dans les centres anciens et mal préservés de certaines villes. L'APS permet une alimentation par un troisième rail, situé au milieu des deux autres. Elle requiert, selon les informations communiquées par les parties, les compétences d'un opérateur actif dans la pose de voies de tramways, en raison de l'utilisation d'un rail inséré dans la chaussée, et d'un opérateur actif dans la production de matériel roulant, compte tenu de l'utilisation de « frotteurs » situés en zone médiane de la rame.

En l'espèce toutefois, la question de la segmentation précise du marché des prestations liées aux technologies d'alimentation (pose de caténaires, APS, etc.) peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelles que soient les délimitations de marché retenues.

### **c) La pose de matériels de signalisation ferroviaire**

ALSTOM et SPIE RAIL sont conjointement présentes sur le secteur de la pose de matériels de signalisation ferroviaire. Cette activité correspond à la mise en place de matériels de signalisation le long des voies selon l'architecture du réseau.

Les parties notifiantes considèrent que cette prestation de service se distingue de l'activité de production et de commercialisation de matériel de signalisation, décrite précédemment, ainsi que de l'activité de conception des systèmes de signalisation, qui consiste en le développement de l'architecture du réseau de signalisation, impliquant la modélisation et le dimensionnement de systèmes de signalisation et le développement de systèmes électroniques et informatiques de contrôle. Les parties appuient leur argumentation sur le fait qu'au sein du secteur de la signalisation ferroviaire, ces trois activités ne sont pas substituables du côté de la demande, font intervenir des opérateurs distincts et donnent lieu généralement à des appels d'offres différents.

Les parties estiment qu'il n'est pas pertinent d'opérer une distinction selon le type de voie ferrée au sein du marché de la pose de matériels de signalisation ferroviaire. Elles soulignent que les



prestations sont identiques quel que soit le type de voie le long de laquelle la signalisation est posée, dans la mesure où il s'agit uniquement d'une activité d'exécution consistant, dans tous les cas, à installer des circuits de voies, des feux de signalisation, des balises, etc. Elles ajoutent qu'il n'existe pas de personnel dédié à la signalisation d'un type de voie ferré spécifique.

En tout état de cause, la question de la segmentation précise du marché de la pose de matériels de signalisation ferroviaire peut être laissée ouverte, dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelles que soient les définitions de marché retenues.

#### **d) Entretien des tunnels ferroviaires**

SECO-RAIL est actif sur le secteur de l'entretien des tunnels routiers et ferroviaires. Les parties notifiantes estiment que cette activité se distingue du marché du génie civil général<sup>8</sup> tel que défini par le Conseil de la concurrence dans son avis n°01-A-08 du 5 juin 2001 relatif à l'acquisition du groupe GTM par la société VINCI. Elles estiment, en effet, que l'activité d'entretien des tunnels ne présente aucune caractéristique commune avec les chantiers de génie civil dans la mesure où elle correspond seulement à des travaux de redimensionnement du gabarit de tunnels.

En l'espèce, la question de la délimitation du marché de l'entretien des tunnels ferroviaires peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelles que soient les définitions de marché retenues.

#### **e) Génie civil**

Le groupe BOUYGUES est actif sur le marché du génie civil. Dans son avis n°01-A-08 précité, le Conseil de la concurrence a défini un marché du génie civil général regroupant trois grandes catégories de travaux : les ouvrages d'art et d'équipement industriel réalisés à l'air libre (barrages, ponts, ouvrages de croisement à plusieurs niveaux, etc.), les travaux souterrains (ouvrages souterrains de circulation, d'adduction ou d'évacuation d'eau, etc.) et les travaux en site maritime ou fluvial (jetées, phares et balises, murs de quai, appontements, etc.).

Les parties considèrent qu'il n'y a pas lieu d'opérer une segmentation entre les ouvrages de génie civil réalisés en matière ferroviaire et ceux réalisés en matière autoroutière dans la mesure où il s'agit de travaux similaires, utilisant des techniques identiques et faisant intervenir les mêmes opérateurs.

En l'espèce, la question de l'existence d'un marché du génie civil ferroviaire peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelles que soient les définitions de marché retenues.

## **2.2 La dimension géographique des marchés**

### **2.2.1 Les marchés de produits**

- **Production et commercialisation de traverses et de ballast**

Les parties estiment que les marchés de production et de commercialisation de traverses et de ballast sont de dimension nationale.

L'enquête de marché n'a pas entièrement validé l'approche retenue par les parties pour la production de ballast, compte tenu notamment des coûts de transport qui impliqueraient que les demandeurs s'approvisionnent dans un rayon maximal de 200 à 300 kilomètres autour du lieu d'utilisation..

---

<sup>8</sup> Sont exclus de ce marché les travaux de voies ferrées hors terrassements et ouvrages d'art.

Pour les besoins de l'analyse concurrentielle du cas d'espèce, seront étudiées des marchés de production et de commercialisation de traverses et de ballast de dimension nationale ainsi qu'un segment de dimension infranationale pour la production et la commercialisation de ballast.

- **Production et commercialisation de matériel roulant**

Dans sa décision COMP/M.2139 du 3 avril 2001 précitée, la Commission européenne a considéré que les marchés des trains régionaux, des rames de métro ainsi que des tramways et des véhicules légers sur rail étaient de dimension nationale. Elle a laissé ouverte la question d'une délimitation géographique plus large des marchés des TGV, des trains interurbains, des transports automatiques guidés et des systèmes aéroportuaires de transport automatique de voyageurs.

La présente instruction n'a pas permis de remettre en cause la démarche adoptée par la Commission européenne.

- **Production et commercialisation de systèmes de signalisation ferroviaire**

Dans sa décision COMP/ M.4337 du 7 novembre 2006 précitée, la Commission européenne a relevé que l'enquête de marché concluait à une dimension au moins communautaire du marché de la production et de la commercialisation des systèmes de signalisation ferroviaire mais a laissé ouverte la question d'une délimitation précise de ce marché, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées.

La présente instruction n'a pas permis de remettre en cause la démarche adoptée par la Commission européenne.

\* \* \*

En l'espèce, la question de la délimitation exacte de l'ensemble de ces marchés de produits peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quel que soit le marché géographique retenu.

### **2.2.2 Les marchés de service**

Les parties considèrent, conformément à la pratique décisionnelle communautaire et nationale, que les différents marchés de service sont de dimension nationale à l'exception du marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways, pour lequel elles estiment que la concurrence s'effectue au niveau communautaire.

#### **a) Pose, renouvellement et maintenance des voies ferrées**

- **Pose, renouvellement et maintenance des voies de chemin de fer, de métro et d'ITE, prestations liées aux technologies d'alimentation et pose de la signalisation ferroviaire**

En dehors du marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways, les parties considèrent que la délimitation nationale des marchés retenue jusqu'à maintenant par les autorités de concurrence conserve toute sa pertinence au regard des normes et spécifications nationales toujours en vigueur dans le secteur ferroviaire actuellement.

Pour la pose, le renouvellement et la maintenance des voies de chemin de fer, de métro et d'ITE, la pose de la signalisation ferroviaire, la pose des technologies d'alimentation et l'entretien des tunnels ferroviaires, elles soulignent notamment qu'ils existent des différences entre les États membre de l'Union européenne en termes d'exécution des prestations et des règles de sécurité liées notamment au trafic. A titre d'exemple, elles mentionnent qu'en France, les travaux sont exécutés, de jour comme de nuit, en semaine ou le week-end, de sorte que la circulation ne soit interrompue que sur une seule voie de circulation. Au Royaume-Uni ou en Allemagne, en revanche, la circulation est complètement interrompue pendant les travaux : les prestations ne sont alors réalisées que le week-end.

En outre, elles soulignent que les consignes et procédures de sécurité appliquées en France sont telles que le temps dévolu au travail sur la voie pendant l'interruption du trafic est plus limité qu'à l'étranger : sur une durée de huit heures comprise entre les passages du dernier et du premier train, seules quatre heures sont effectivement travaillées en France (soit un taux de temps travaillé de 50%) alors que cette proportion s'élève à 90% au Royaume-Uni ou en Allemagne. Ces différences dans l'exécution des prestations ont une incidence sur les caractéristiques des engins utilisés, sur les compétences des personnels employés ainsi que sur les prix pratiqués d'un État à un autre.

Par ailleurs, les parties soulignent que le travail de normalisation entrepris au niveau communautaire<sup>9</sup> n'a pas encore permis d'uniformiser les réglementations nationales, et les normes applicables continuent d'être distinctes d'un État à un autre, compte tenu notamment des caractéristiques générales des réseaux (écartement des voies, charge à l'essieu et gabarit).

- **Pose, renouvellement et maintenance des voies de tramways**

Les parties notifiantes estiment qu'une délimitation géographique plus large doit être retenue pour le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways sur lequel la concurrence s'exerce, selon elles, au niveau européen. Elles considèrent, en effet, que ce marché se caractérise par une absence de normes ou de spécificités techniques nationales (fixées au cas par cas par le demandeur), d'utilisation de matériels spécifiques pour l'exécution des travaux ou de conditions différentes pour la réalisation des prestations. Elles soulignent ainsi qu'il n'existe pas d'incompatibilité pour qu'un opérateur, quelle que soit son implantation géographique, effectue de tels travaux sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

A titre d'exemples, elles soulignent que les sociétés SECO-RAIL et SPIE RAIL ont exécuté des travaux sur tramways à Bruxelles et à Prague tandis que des sociétés espagnole (VIAS) ou allemande (EISCHOLZ) ont réalisé des prestations sur les réseaux de Nantes et de Montpellier.

\* \* \*

L'instruction du dossier et l'enquête de marché ont permis de confirmer l'ensemble de ces éléments. En conséquence, pour l'analyse concurrentielle du cas d'espèce, seront examinés des marchés de dimension nationale pour l'ensemble des marchés de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies ferrées ainsi qu'un marché de dimension européenne pour le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramway.

#### **b) Prestations de génie civil**

Enfin, sur le marché du génie civil général, les parties estiment que la concurrence s'exerce principalement au niveau national mais rappellent, comme le Conseil de la concurrence l'a souligné dans son avis n°01-A-08 précité que la pression concurrentielle des entreprises étrangères est perceptible sur ce marché.

\* \* \* \*

\* \* \*

En l'espèce, il n'est pas nécessaire de trancher la question de la définition géographique de l'ensemble des marchés de services concernés, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangée quelles que soient les délimitations retenues.

---

<sup>9</sup> Directives 96/48/CE (réseau à grande vitesse) et 2001/16/CE (réseau conventionnel) relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen. Les normes européennes sur les prestations techniques des engins de travaux sur voie ferrée, réception des travaux, soudure, etc. n'ont, à ce jour, pas encore été adoptées.

### 3. ANALYSE CONCURRENTIELLE

#### 3.1 Analyse des effets horizontaux de l'opération

##### 3.1.1 Pose, renouvellement et maintenance de voies ferrées

###### a) Le marché global de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies ferrées

Le tableau suivant présente les parts de marché des parties, de la nouvelle entité et de leurs concurrents sur le marché français global de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies ferrées en 2006.

Entreprises	Chiffre d'affaires 2006 (en millions d'euros)	Part de marché (en pourcentage)
Nouvelle entité	[...]*	[40-50]%
SECO-RAIL	[...]	[10-20]
ETF (filiale commune de VOSSLOH et de SPIE RAIL)	[...]	[10-20]
VOSSLOH INFRASTRUCTURES ET SERVICES	[...]	[10-20]
TSO	[...]	[10-20]
SPIE RAIL	[...]	[0-10]
ANGELO MECCOLI SA	[...]	[0-10]
ALSTOM	[...]	[0-10]
PICHENOT BOUILLE	[...]	[0-10]
FOURCHARD & RENARD	[...]	[0-10]
OFFROY	[...]	[0-10]
Autres	[...]	[10-20]
<b>TOTAL</b>	<b>638,52</b>	<b>100</b>

\* Le chiffre d'affaires de la nouvelle entité comprend celui de SECO-RAIL, de SPIE RAIL, d'ALSTOM ainsi que la moitié de celui d'ETF.

A l'issue de l'opération de concentration, la part de marché de la nouvelle entité s'établit ainsi à [40-50]%. Il convient toutefois de souligner que le projet notifié au Ministre par la société COLAS prévoit que celle-ci cède, dans les six mois suivant la réalisation de l'opération, la participation de 50% détenue par la société SPIE RAIL dans le capital de la société ETF.

Ainsi, après la cession de la participation de SPIE RAIL dans la société ETF, la part de marché de la nouvelle entité s'élèvera à [30-40]% sur le marché global de la pose, du renouvellement et de la maintenance de voies ferrées. Le nouvel ensemble sera confronté à la concurrence d'opérateurs significatifs, ETF ([10-20]% de part de marché), VOSSLOH INFRASTRUCTURES ET SERVICES ([10-20]%) et TSO ([10-20]%).

###### b) **Analyse des effets horizontaux sur le marché français de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer**

Le tableau suivant présente les parts de marché des parties, de la nouvelle entité et de leurs concurrents sur le marché français global de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer en 2006.

Entreprises	Chiffre d'affaires 2006 (en millions d'euros)	Part de marché (en pourcentage)
Nouvelle entité	[...]	[40-50]
ETF (filiale commune de VOSSLOH et de SPIE RAIL)	[...]	[30-40]
SECO-RAIL**	[...]	[20-30]
TSO	[...]	[10-20]
ANGELO MECCOLI SA	[...]	[0-10]
FOURCHARD & RENARD	[...]	[0-10]
PICHENOT BOUILLE SA	[...]	[0-10]

OFFROY	[...]	[0-10]
EGENIE	[...]	[0-10]
SODESAM	[...]	[0-10]
DIJONNAISE DE VOIES FERREES	[...]	[0-10]
TECSA	[...]	[0-10]
AMEDEE FORNONI SA	[...]	[0-10]
ESAF	[...]	[0-10]
Autres	[...]	[0-10]
<b>TOTAL</b>	<b>379,86</b>	<b>100</b>

\* Le chiffre d'affaires de la nouvelle entité comprend celui de SECO-RAIL et la moitié de celui d'ETF.

\*\* L'activité de SECO-RAIL inclut celle de la société VECCIETTI, acquise le 3 mai 2006 et celle des sociétés LAMBLIN MEDITERRANNEE et LAMBLIN VF acquises en janvier 2007.

A l'issue de l'opération de concentration, la part de marché de la nouvelle entité s'établit ainsi à [40-50]<sup>10</sup> sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer. En outre, sur le segment des travaux « suites rapides », ETF et SECO-RAIL sont les seuls acteurs à pouvoir soumissionner aux appels d'offres de RFF/SNCF dans la mesure où ils sont les seuls à disposer d'un TSV<sup>10</sup>.

Toutefois, comme mentionné ci-dessous, la société COLAS s'est engagée à céder dans les six mois suivants la réalisation de l'opération, la participation de 50% détenue par la société SPIE RAIL dans le capital de la société ETF, ce qui amène la part de marché de la nouvelle entité à [20-30]<sup>10</sup>.

Par ailleurs, dans la mesure où cette cession spontanée ne fait pas obstacle, jusqu'à sa réalisation effective, à ce que la nouvelle entité soumissionne avec la société ETF à des appels d'offres, et notamment sur les travaux « suites rapides », pour lesquels les deux entités seraient en monopole, les parties ont, conformément aux dispositions de l'article L.430-5 II du Code de commerce, déposé au Ministre de l'économie des engagements visant à empêcher que COLAS s'immisce dans la gestion de la société ETF ni dans celle de la société CHAMPENOISE DE TRAVAUX PUBLICS ET VOIES, filiale à 99,9% de ETF, et ce jusqu'à la cession de la participation de 50% détenue par SPIE RAIL dans ETF. COLAS s'engage ainsi :

- à ne pas solliciter ni accepter de recevoir de toute personne appartenant à la direction de la société ETF (en ce compris les trois représentants de SPIE RAIL au sein du Conseil d'administration d'ETF) toute information relative aux décisions des sociétés ETF et CHAMPENOISE DE TRAVAUX PUBLICS ET VOIES de répondre ou non aux appels d'offres de travaux de pose de voies de chemin de fer lancé par la SNCF ;

- à ne pas solliciter ni accepter de recevoir de toute personne appartenant à la direction de la société ETF (en ce compris les trois représentants de SPIE RAIL au sein du Conseil d'administration d'ETF) toute information relative aux conditions et aux prix pratiqués par la société ETF ou CHAMPENOISE DE TRAVAUX PUBLICS ET VOIES en réponse à des appels d'offres de travaux de pose de voies de chemin de fer lancé par la SNCF ;

- plus généralement, à ne pas solliciter ni accepter de recevoir de toute personne appartenant à la direction de la société ETF (en ce compris les trois représentants de SPIE RAIL au sein du Conseil d'administration d'ETF) toute information relative à la politique commerciale de la société ETF ou CHAMPENOISE DE TRAVAUX PUBLICS ET VOIES et ne prendre aucune décision de nature à influencer sur cette politique commerciale.

En outre, lors du Conseil d'administration de ETF en date du 13 avril 2007, les administrateurs ont décidé d'accroître, jusqu'au 30 septembre 2007, les pouvoirs du directeur général de cette société, qui est le représentant permanent de la société VOSSLOH. Ce dernier sera notamment autorisé à signer toutes les offres, soumissions et propositions ainsi que tous les marchés d'un montant inférieur à 60 millions d'euros sans avoir à obtenir l'accord du Conseil d'administration.

Compte tenu de l'ensemble de ces engagements qui aboutissent à l'absence de chevauchement d'activités entre SECO-RAIL et SPIE RAIL, il peut être conclu que la présente opération n'est pas de

<sup>10</sup> Le TSV de SECO-RAIL est détenu conjointement avec la société TSO au sein de la société GIPERAIL.

nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer.

**c) Analyse des effets horizontaux sur le marché français de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de métro**

Le tableau suivant présente les parts de marché des parties, de la nouvelle entité et de leurs concurrents sur le marché français global de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de métro en 2006.

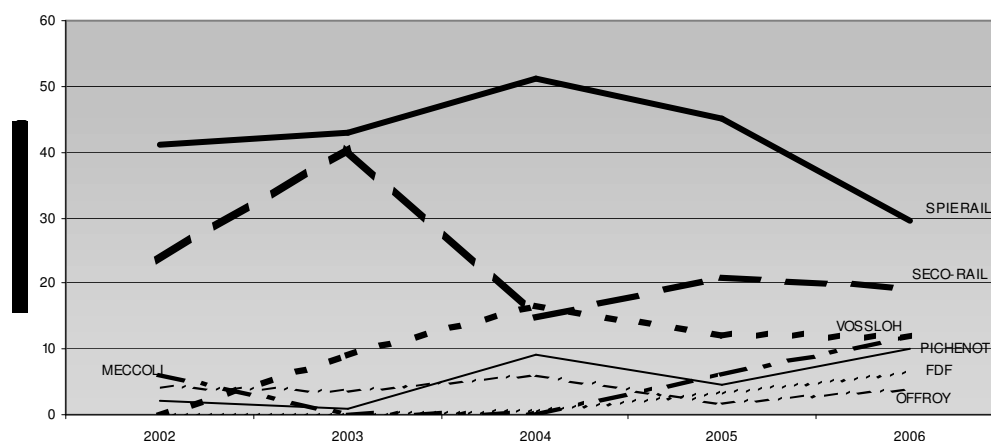
Entreprises	Chiffre d'affaires 2006 (en millions d'euros)	Part de marché (en pourcentage)
Nouvelle entité	[...]	[40-50]
SPIE RAIL	[...]	[20-30]
SECO-RAIL	[...]	[10-20]
MECCOLI SA	[...]	[10-20]
VOSSLOH INFRASTRUCTURES ET SERVICES	[...]	[10-20]
FERROVIAIRE DE France	[...]	[0-10]
PICHENOT BOUILLE SA	[...]	[0-10]
OFFROY SA	[...]	[0-10]
TSO	[...]	[0-10]
TRAVAUX PUBLICS FERROVIAIRES	[...]	[0-10]
LAFORÊT Voies Ferrées et Travaux Publics	[...]	[0-10]
<b>TOTAL</b>	<b>16,93</b>	<b>100</b>

A l'issue de l'opération de concentration, la part de marché cumulée des parties s'élève ainsi à [40-50]% sur le marché français de la pose et du renouvellement des voies de métro, devant MECCOLI ([10-20]%), VOSSLOH ([10-20]%), FERROVIAIRE DE FRANCE ([0-10]%), PICHENOT BOUILLE ([0-10]%) et OFFROY ([0-10]%).

Plusieurs éléments permettent toutefois d'écarter que cette concentration soit de nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché de la pose et du renouvellement des voies de métro.

Du côté de la demande, l'utilisation de la procédure de sélection par appels d'offre donne au marché de la pose et du renouvellement des voies de métro un caractère aléatoire, peu prévisible et concurrentiel. Le graphique ci-après traduit l'évolution des parts de marché des principaux acteurs du marché.

**Evolution de la position des principaux opérateurs du marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de métro (2002-2006)**



Le caractère aléatoire de la demande sur le marché de la pose et du renouvellement des voies de métro se traduit par une fluctuation importante de l'activité globale du marché et donc des revenus de l'ensemble des opérateurs.

En outre, il convient de souligner que la RATP a été le principal client du marché de la pose, du renouvellement des voies de métro en 2006, ses appels d'offres ayant majoritairement concerné des prestations de maintenance.

En effet, les situations des réseaux de métro à Paris et en Province sont très différentes, en raison de leurs dates de construction respectives. Les parties et les tiers interrogés dans le cadre de la présente opération ont indiqué que la durée de vie d'une voie de métro varie entre 25 et 35 ans, en fonction du trafic, du tracé et des charges supportées, ainsi que de la qualité de la pose des voies initiale.

Le réseau de la RATP est ancien et nécessite par conséquent beaucoup d'entretien. Ces prestations de maintenance sont effectuées principalement par les opérateurs du marché, une part négligeable de ces travaux étant directement effectuée par la RATP. En 2006, ces réfections ont correspondu exclusivement à des travaux de pose (pose de rails, pose de traverses, pose de ballast, soudure aluminothermique, etc.).

En revanche, les autres réseaux de métro, plus récents, (Lyon (1978), Marseille (1977), Lille (1983), Toulouse (1993) ou Rennes (2002)) ne nécessitent qu'un entretien très simple assuré en interne par les services des gestionnaires de réseau. En outre, il n'y a pas eu de création de lignes nouvelles en 2006 et seules deux extensions de lignes sont en projet à Marseille (les travaux d'équipement et de pose de voies ferrées sont prévus pour 2008) et à Lyon (la procédure de passation du marché sera lancée au cours de l'année 2007). Ainsi, la part des travaux effectuée sur les voies de métro des villes de province dans le total des travaux sur voies de métro est négligeable.

Par voie de conséquence, les entreprises présentes sur ce marché sont face à un acheteur en situation de quasi-monopsonne, qui dispose de fait d'un pouvoir de négociation très important : pour exercer leur activité, les entreprises doivent accepter les conditions posées par la RATP, qui parvient à obtenir des conditions tarifaires avantageuses de la part des entreprises qui répondent aux appels d'offres. A cet égard, plusieurs opérateurs interrogés dans le cadre de l'enquête de marché ont souligné que les appels d'offres sont lancés de telle manière qu'ils obligent les acteurs à répondre et à exécuter les marchés sur une période très concentrée, ne laissant que peu de visibilité sur le calendrier retenu par la RATP pour les travaux ultérieurs.

En effet, la durée de ces marchés est généralement courte (d'une semaine à quelques mois) et à l'expiration de ceux-ci, la RATP ne supporte aucun coût si elle souhaite changer de prestataire. Ainsi, les travaux sont toujours de même nature et effectués uniquement après sélection d'un prestataire après le lancement d'appels d'offres. En cas de changement de fournisseur, la RATP ne supporte :

- aucun coût de transaction supplémentaire : une fois qu'un marché est terminé, un nouveau marché peut être lancé ;
- aucun coût de recherche supplémentaire : la RATP publie un appel d'offres et les opérateurs qui le souhaitent remettent des candidatures ;
- aucun coût d'apprentissage : dans l'hypothèse où de tels coûts existent, ils sont supportés par l'entreprise qui répond à l'appel d'offre ;
- aucun coût tarifaire ou contractuel compte tenu du mode de passation des marchés.

L'acquisition de SPIE RAIL par le groupe COLAS ne modifiera pas cette situation et ne permettra pas au nouvel ensemble de s'affranchir du pouvoir de négociation de l'acheteur unique qui pourra le mettre en concurrence avec plusieurs opérateurs significatifs tels que MECCOLI ([10-20]%), VOSSLOH ([10-20]%), FERROVIAIRE DE FRANCE ([0-10]%) et PICHENOT BOUILLE ([0-10]%).

Les parties indiquent par ailleurs que le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de métro se caractérise par une faiblesse des barrières à l'entrée. Elles

soulignent notamment que les coûts d'investissement pour l'acquisition des engins ne sauraient être considérés comme des obstacles.

Les prestations sur le marché de la pose, renouvellement et maintenance des voies de métro exigent certes l'utilisation d'engins spécifiques et requièrent des compétences particulières. Les parties indiquent que ces engins doivent être parfois adaptés aux conditions d'utilisation spécifiques du réseau, notamment en terme de gabarit. Toutefois, pour la majorité des chantiers, le coût du matériel exigé varie de quelques milliers d'euros à 120 000 euros maximum pour une pelle à gabarit réduit. De plus, le matériel ne sera construit par l'entreprise que si elle est retenue par la RATP<sup>11</sup>. Ainsi, les coûts d'adaptation sont relativement limités et ne constituent pas un obstacle à l'entrée. De même, le nombre de personnes présentes sur un chantier varie suivant l'ampleur des travaux mais dépasse rarement 30 à 40 personnes.

Il ressort de l'ensemble des éléments qui précèdent que le nouvel ensemble ne pourrait augmenter le prix de ses prestations sans s'exposer à ce que la RATP lui préfère rapidement un des autres opérateurs présents sur le marché. Le nombre de ces opérateurs a d'ailleurs fortement augmenté au cours des dernières années.

Ainsi l'acquisition de SPIE RAIL par COLAS ne conduira pas à la création ou au renforcement d'une position dominante ou d'une puissance d'achat sur le marché de la pose et maintenance de voies de métro et, par voie de conséquence, ne sera pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur ce marché.

#### **d) Analyse des effets horizontaux sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways**

##### En Europe

Les parties estiment que l'activité de pose, de renouvellement et de maintenance des voies de tramways génère, au sein de l'Union européenne, un chiffre d'affaires d'environ 800 millions d'euros<sup>12</sup>. Sur cette base, elles estiment la part de marché cumulée de la nouvelle entité à moins de [0-10]%. Les parties indiquent que la nouvelle entité est confrontée à la concurrence d'opérateurs significatifs tels que les sociétés anglaises BALFOUR BEATTY et CARRILON, les sociétés allemandes VOSSLOH AG et EICCHOLZ (Groupe STRABAG) et les sociétés espagnoles ACS DRAGADOS (dont VIAS est une filiale) et ACCIONA.

Il ressort des informations qui précèdent que l'opération de concentration n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur un marché européen de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways.

##### En France

Le tableau suivant présente les parts de marché des parties, de la nouvelle entité et de leurs concurrents sur un marché français global de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de tramways en 2006.

---

<sup>11</sup> Par exemple, la RATP a lancé en 2007 un appel d'offre qui suppose la substitution de traverses sur certaines voies. La prestation d'enlèvement de l'ancienne traverse et de remplacement par une nouvelle doit être effectuée de telle sorte que le trafic ne soit pas interrompu. L'ensemble des entreprises ayant répondu à l'appel d'offres a donc cherché à mettre au point des engins susceptibles d'effectuer cette prestation selon les contraintes établies.

<sup>12</sup> Cette estimation se fonde sur le fait qu'en Europe, 145 villes sont dotées d'un tramway dont la longueur totale est estimée à 15 000 kilomètres. Dans la mesure où il faut en moyenne trente ans pour qu'un réseau fasse l'objet d'importants travaux de renouvellement, les parties estiment que le remplacement des voies représente environ 500 kilomètres par an, pour un montant de 500 millions d'euros auquel il convient d'ajouter la pose de voies nouvelles d'un montant annuel d'environ 300 millions d'euros.



Entreprises	Chiffre d'affaires 2006 (en millions d'euros)	Part de marché (en pourcentage)
VOSSLOH INFRASTRUCTURES ET SERVICES	[...]	[40-50]
Nouvelle entité	[...]	[40-50]%
SPIE RAIL	[...]	[20-30]
ALSTOM	[...]	[0-10]
SECO-RAIL	[...]	[0-10]
TSO	[...]	[0-10]
VIAS	[...]	[0-10]
TOTAL	160	100

A l'issue de l'opération de concentration, la part de marché cumulée des parties, y compris ALSTOM, s'élève ainsi à [40-50]% sur le marché français de la pose et du renouvellement des voies de tramway, derrière VOSSLOH ([40-50]%) et devant TSO ([0-10]%) et VIAS ([0-10]%).

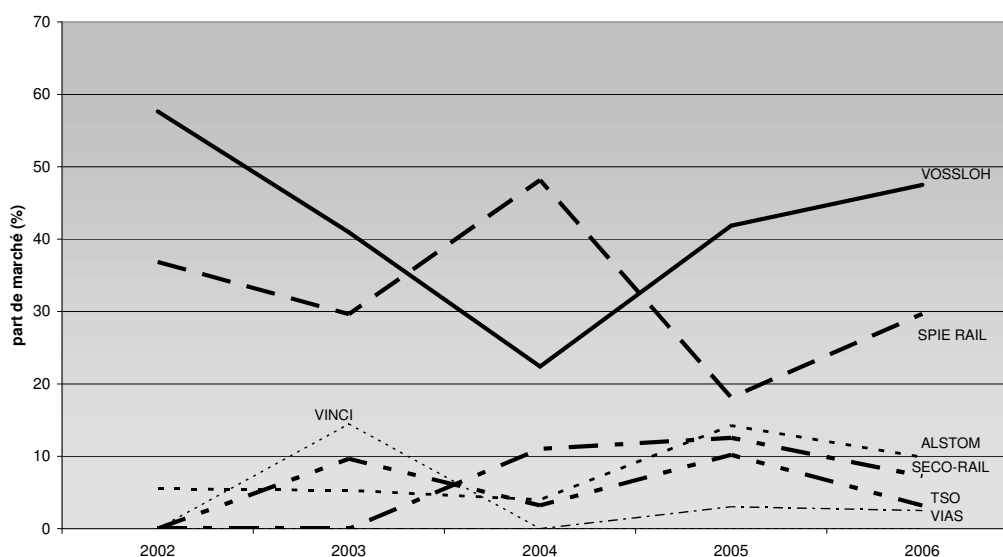
- **Analyse des effets non coordonnés liés à l'opération de concentration**

Il convient d'examiner si la forte part de marché de la nouvelle entité sur le marché français de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways est de nature à engendrer des risques d'atteinte à la concurrence.

Plusieurs éléments laissent toutefois penser que cette concentration n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence notamment sur ce marché.

Du côté de la demande, l'utilisation de la procédure de sélection par appels d'offres donne au marché de la pose et du renouvellement des voies de tramways un caractère aléatoire, donc peu prévisible et concurrentiel. Le graphique ci-après traduit l'évolution des parts de marché des principaux acteurs du marché.

Evolution de la position des principaux opérateurs actifs sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways en France (2002-2006)



Le marché français de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways a été en croissance constante depuis 2002, passant d'un chiffre d'affaires de 39,9 millions d'euros à 160 millions d'euros en 2006.

Toutefois, la part de marché cumulée des parties a évolué de manière erratique depuis 2002 avec une part de marché de [40-50]% en 2002, de [30-40]% en 2003, de [60-70]% en 2004, de [40-50]% en 2005 et de [40-50]% en 2006. Tous les autres opérateurs, quelle que soit leur taille, ont également connu des évolutions inégales de leur part de marché.

Le caractère aléatoire du marché de la pose et du renouvellement des voies de tramway se traduit par une fluctuation importante de l'activité globale et donc des revenus de l'ensemble des opérateurs. Ainsi, seules trois entreprises (VOSSLOH INFRASTRUCTURE SERVICES, SPIE RAIL et ALSTOM) ont depuis 2002 réalisé chaque année un chiffre d'affaires sur le marché.

En revanche, il n'est pas rare qu'une entreprise active sur ce marché ait un chiffre d'affaires nul au cours d'une année. Ce fut notamment le cas de SECO-RAIL en 2002, qui n'a d'ailleurs pas remporté d'autres marchés que ceux de Grenoble et Montpellier depuis 2004. Ces travaux étant à ce jour achevés, la société SECO-RAIL ne devrait pas être amenée à réaliser de prestations sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways en 2007.

Ainsi, les positions des opérateurs sur ce marché sont précaires et aucun ne dispose de l'assurance d'effectuer des prestations de pose de voies de tramway. Le test de marché a confirmé que les taux de réussite d'une entreprise aux appels d'offres sont extrêmement variables d'une année sur l'autre.

Outre le caractère irrégulier de ce marché, les parties soulignent l'absence de visibilité quant à la date des appels d'offres. Les marchés de pose et de renouvellement des voies de tramway sont passés par appels d'offres publics lancés par les collectivités territoriales. Même si des projets de construction ou de prolongement de lignes de tramways (par exemple Angers, Mulhouse, Paris, Toulon) sont connus, la date de lancement de ces marchés ne l'est généralement pas.

Enfin, les parties à l'opération et les tiers interrogés dans le cadre de l'enquête de marché indiquent que les collectivités territoriales disposent d'un important pouvoir de négociation : une forte concurrence en terme de prix s'instaure alors entre les différentes offres. De plus, l'enquête de marché indique que les prix des prestations auraient diminué sur les cinq dernières années dans le secteur des travaux sur les voies de tramway.

Du côté de l'offre, il apparaît que la nouvelle entité subit la pression concurrentielle d'un opérateur significatif, VOSSLOH INFRASTRUCTURES SERVICES, filiale du groupe allemand VOSSLOH, qui détient [40-50]% du marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways en France en 2006. Cette part de marché était de [40-50]% en 2005, de [20-30]% en 2004, de [40-50]% en 2003 et de [50-60]% en 2002. De même, le nouvel ensemble sera confronté à la concurrence de TSO, VIAS, VINCI et EISCHOLZ (acquis par STRABAG en 2006). Il ne pourra, dans ces conditions, s'abstraire des conditions de la concurrence sur le marché de la pose et du renouvellement des voies de tramway, par exemple en augmentant les prix de ses prestations.

En outre, les barrières à l'entrée et à l'expansion sur le marché de la pose et du renouvellement des voies de tramway semblent relativement faibles. Selon les parties, ce marché serait contestable pour les trois raisons suivantes :

- il n'est pas nécessaire d'utiliser des matériels spécifiques : les prestations de pose de voies de tramway sont effectuées directement par l'homme, au moyen de matériel classique. En effet, l'activité de pose de voies de tramway ne nécessite pas l'usage d'engins spécifiques. L'activité de pose de voies de tramways n'utilise que des engins simples (pelles ou chargeuses) qui ne requièrent aucun certificat et sont d'ailleurs utilisés dans d'autres secteurs (travaux routiers ou construction de bâtiments). Par ailleurs, le nombre de personnes présentes sur un chantier varie suivant l'ampleur des travaux mais ne dépasse pas 100 personnes. Quant aux qualifications requises, seul le personnel d'encadrement doit maîtriser parfaitement la pose du rail (une fois le béton posé aucun réglage du rail n'est possible). Il est ensuite assisté de personnel d'exécution dont la principale compétence est la pose du béton ;

- les conditions d'exécution des travaux présentent toujours les mêmes caractéristiques à savoir une intervention en milieu urbain lorsque la circulation des tramways est coupée ;

- il n'existe pas de normes ou spécificités techniques nationales : les spécifications techniques sont définies, pour chaque marché de travaux de pose et d'entretien, par la collectivité locale qui lance l'appel d'offres.

Ainsi, il n'existe aucune restriction à ce qu'un opérateur, quel que soit son État membre d'origine, effectue des travaux sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

Les entrées sur le marché français de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramway ont été d'ailleurs fréquentes et souvent le fait d'opérateurs étrangers ces dernières années, à l'instar de :

- la société tchèque SSV (filiale du groupe VINCI), qui a effectué des travaux sur le tramway de Lyon en 2003 ;
- la société allemande EISCHOLZ a effectué des travaux sur le réseau de tramway de Nantes en 2003 et 2004 ;
- la société espagnole VIAS (filiale du groupe ACS-DRAGADOS) a réalisé des travaux sur le tramway de Montpellier en 2005 et 2006.

De la même manière, certains opérateurs français sont intervenus à l'étranger :

- la société SECO RAIL participe à la construction et à l'entretien du tramway de Bruxelles ;
- la société SPIE RAIL a répondu à des appels d'offre en Italie et obtenu le marché du tramway de Palerme, a répondu à l'appels d'offre du tramway de Bergame et s'est positionnée pour répondre à l'appel d'offre du tramway de Vérone ;
- la société SPIE RAIL a participé à la rénovation de quelques lignes de tramway de Bucarest et a remis une offre pour le tramway d'Arad.

\* \* \*

Il ressort de l'ensemble des éléments qui précèdent que l'opération de concentration n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways.

#### • **Analyse des effets coordonnés liés à l'opération de concentration**

A l'issue de l'opération de concentration, deux opérateurs de puissance comparable seront actifs sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramway. Il convient donc d'analyser les risques de création ou de renforcement d'une position dominante collective.

Dans son arrêt T-342/99, *Airtours contre Commission*, du 6 juin 2002, le Tribunal de Première Instance des Communautés européennes a imposé trois conditions cumulatives pour établir qu'une concentration crée ou renforce une position dominante collective :

- la connaissance par chaque membre de l'oligopole du comportement des autres membres par un degré de transparence suffisant du marché ;
- une incitation à ne pas s'écarter de la ligne de conduite commune ;
- l'incapacité des concurrents actuels et potentiels et par les consommateurs à remettre en cause de manière efficace la coordination.

Une situation de position dominante oligopolistique peut ainsi être définie comme une situation où certains acteurs d'un marché sont en mesure d'adopter une ligne d'action commune restrictive de concurrence indépendamment du comportement des consommateurs et des concurrents actuels et/ou potentiels, et s'exposent à des représailles en cas de déviation par rapport à cette ligne commune.

La procédure de sélection par appels d'offres utilisée par les collectivités territoriales permet de mettre en concurrence les entreprises. Cette procédure se fonde sur un cahier des charges très strict ; l'ouvrage doit satisfaire un ensemble de normes et contraintes techniques qui ont trait à la sécurité du matériel roulant mais aussi, et surtout, des voyageurs. Ces contraintes auraient tendance à homogénéiser les prestations proposées par les entreprises candidates. Ainsi, les parties indiquent qu'à qualité comparable, le choix des collectivités locales porte alors essentiellement sur le prix des prestations.

Cependant, le rythme des appels d'offres sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramway est très irrégulier. Si les projets de construction de nouveaux réseaux de tramway sont connus, la date de lancement des appels d'offre ne peut être anticipée avec un degré de certitude suffisant. En outre, les positions des principaux acteurs du marché subissent de fortes variations d'une année sur l'autre. En conséquence, si les prestations fournies par les entreprises soumissionnaires sont relativement homogènes, le mode de fonctionnement du marché est tel que les conditions de transparence ne sont pas réunies pour établir l'existence d'un risque de création ou de renforcement d'une position dominante collective entre VOSSLOH et la nouvelle entité.

Par ailleurs, comme il a été indiqué, les barrières à l'entrée sont faibles sur ce marché. Par conséquent, si le niveau de prix des prestations offertes s'avérait supra concurrentiel du fait d'une collusion tacite entre les acteurs du marché, un opérateur déjà actif sur les marchés voisins des voies de métro et/ou de chemin de fer serait tout à fait en mesure d'entrer sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramway. Du reste, certaines entreprises étrangères ont réalisé des prestations de pose et de renouvellement des voies de métro sur le territoire national ces dernières années. Le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways se caractérise ainsi par un degré de contestabilité suffisant.

Ainsi, il ressort de l'ensemble des éléments qui précèdent que les conditions posées par l'arrêt *Airtours* ne sont pas remplies au cas d'espèce. L'opération de concentration n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par création ou renforcement d'une position dominante collective sur le marché français de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways.

#### **d) Analyse des effets non coordonnés sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies d'ITE**

Le tableau suivant présente les parts de marché des parties, de la nouvelle entité et de leurs concurrents sur le marché français global de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin d'ITE en 2006.

Entreprises	Chiffre d'affaires 2006 (en millions d'euros)	Part de marché (en pourcentage)
VOSSLOH INFRASTRUCTURES ET SERVICES	[...]	[40-50]
Nouvelle entité	[...]	[20-30]
SPIE RAIL	[...]	[10-20]
SECO-RAIL	[...]	[0-10]
BRIFER	[...]	[0-10]
Autres	[...]	[20-30]
<b>TOTAL</b>	<b>82</b>	<b>100</b>

A l'issue de l'opération de concentration, la nouvelle entité détiendra [20-30]% du marché de la pose, de la maintenance et du renouvellement des voies d'ITE loin derrière le premier acteur du marché VOSSLOH ([40-50]% de part de marché). En outre, il ressort des informations communiquées par les parties que la demande est constituée de près de 3000 entreprises propriétaires d'un ITE, qui font facilement appel à un grand nombre d'opérateurs locaux dont l'activité se limite généralement à l'entretien des voies. Le critère de proximité apparaît ainsi important dans la sélection des clients. Or selon les données des parties, SECO-RAIL ne dispose que de deux implantations à Dunkerque (X) et à Fos-sur-Mer (13) pour des travaux sur voies d'ITE dans les zones portuaires et industrielles de ces villes. Pour sa part, SPIE RAIL dispose pour ces travaux de trois implantations à Fresnes-sur-Escaut (59), Lyon (69) et Olainville (91).

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, les risques d'atteinte à la concurrence peuvent être écartés sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance de voies d'ITE.

### **3.1.2 Prestations liées aux technologies d'alimentation**

#### **a) Pose de caténaires**

Les parties estiment que l'activité de pose de caténaires a généré, en France, en 2006, un chiffre d'affaires de l'ordre de 100 millions d'euros, l'activité d'ALSTOM TRANSPORT en représentant environ [0-10]% et celle de SPIE RAIL environ [30-40]%. A l'issue de l'opération de concentration, la nouvelle entité représentera ainsi environ [30-40]% de l'activité totale de pose de caténaires en France. Selon les données transmises par les parties, les sociétés CEGELEC, SUEZ et VOSSLOH INFRASTRUCTURES SERVICES détiennent chacune entre [10-20]% du marché et TSO CATENAIRES entre [10-20]%.

Si une segmentation plus fine devait être retenue, les parties estiment qu'ALSTOM TRANSPORT et SPIE RAIL représenteraient respectivement [0-10]% et [30-40]% de l'activité totale de pose de caténaires sur les voies de chemin de fer en France et seraient concurrencés par CEGELEC (entre [10-20]%), VOSSLOH INFRASTRUCTURES SERVICES (entre [10-20]%), SUEZ (entre [10-20]%) et TSO CATENAIRES (entre [10-20]%). Sur le segment de la pose de caténaires sur les voies de tramways, elles estiment la part de marché d'ALSTOM TRANSPORT entre [0-10]% et celle de SPIE RAIL à environ [20-30]%, la nouvelle entité restant confrontée à la concurrence de CEGELEC (entre [15-25]%), SUEZ (entre [15-25]%), VOSSLOH INFRASTRUCTURES SERVICES (entre [10-20]%) et TSO CATENAIRES (environ [0-10]%).

Compte tenu de la faible addition de part de marché des sociétés ALSTOM et SPIE RAIL ainsi que de la présence d'opérateurs significatifs à même d'exercer une pression concurrentielle suffisante, les risques d'atteinte à la concurrence peuvent être écartés sur le marché français de la pose de caténaires.

#### **b) Technologies d'alimentation alternatives à la pose de caténaires**

ALSTOM et SPIE RAIL ont développé, dans le cadre d'un contrat de coopération [...], une technologie alternative aux caténaires d'alimentation par le sol (APS) pour les voies de tramways. Ce contrat prévoit notamment [...]

En France, ALSTOM et SPIE RAIL sont les deux seuls opérateurs à avoir développé une telle technologie d'alimentation alternative aux caténaires pour les voies de tramway. Plusieurs opérateurs interrogés dans le cadre de l'enquête de marché ont souligné que cette compétence pourrait être de nature à conférer à la nouvelle entité un avantage concurrentiel significatif sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways.

Les effets verticaux et congloméraux liés à la présente opération de concentration seront étudiés plus avant. Il convient, à ce stade de l'analyse, d'examiner les risques que l'opération porte atteinte à la concurrence sur un marché des prestations liées aux technologies d'alimentation autres que la pose de caténaires sur les voies de tramway.

A ce jour, la technologie APS n'est mise en œuvre que sur une portion du tramway de Bordeaux, dont les travaux ont été achevés en 2003 (environ 10 kilomètres sur les 43 que compte le réseau). En outre, il n'existe aucun tramway dont l'alimentation soit assurée en intégralité par APS. En effet, il s'agit d'une technologie plus coûteuse et moins fiable que l'alimentation par caténaires, ce qui explique qu'elle ne soit retenue que pour des portions limitées des voies de tramway, d'autant que les appels d'offres sont le plus souvent lancés par lot.

Par ailleurs, l'examen des appels d'offres liés à la pose de voies de tramways a permis de constater qu'aucun d'eux n'exige la technologie APS. Chaque opérateur soumissionnant à l'appel d'offres peut joindre aux travaux de pose de voies une proposition de prestations liées à l'alimentation mais il appartient à la collectivité locale de retenir la technologie d'alimentation qui lui semble la plus appropriée à la construction des réseaux, en lançant par exemple un appel d'offres distinct pour la pose de caténaires. Il convient, à cet égard, de souligner que cette technologie n'a pas été retenue pour des

réseaux de tramways construits après celui de Bordeaux, par exemple ceux du Mans, de Marseille, de Nice, de Paris ou de Valenciennes.

Enfin, il ressort de l'instruction du dossier que des acteurs comme BOMBARDIER ou SIEMENS sont en mesure de proposer d'autres technologies alternatives à l'alimentation par caténaires des voies de tramways. Les parties indiquent, par exemple, que BOMBARDIER a proposé de mettre en place un système de tramway alimenté par batterie lors de l'appel d'offres relatif à la construction du réseau de Reims.

Ainsi, il apparaît que la détention par la seule nouvelle entité de la technologie APS pour l'alimentation des voies de tramways n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché des prestations liées aux technologies d'alimentation, quelles que soient les segmentations de marché retenues.

### **3.1.3 Pose de matériels de signalisation ferroviaire**

Les parties estiment que l'activité de pose de matériels de signalisation ferroviaire a généré, en France, en 2006, un chiffre d'affaires d'environ 180 millions d'euros, SPIE RAIL en représentant environ [0-10]%, ALSTOM environ [10-20]% et SOSIEL, filiale d'ETDE, environ [0-10]%.

A l'issue de l'opération, la nouvelle entité détiendra ainsi une part de marché de l'ordre de [10-20]% du marché global de pose de matériels de signalisation ferroviaire en France. Les parties n'ont pas été en mesure d'estimer les parts de marché de leurs concurrents. Toutefois, elles soulignent la présence de nombreux opérateurs significatifs sur ce marché tels que FORCLUM, filiale du groupe EIFFAGE, INEO, filiale du groupe SUEZ, SOUCHON, LEGRAND, GUICHARD, VOSSLOH, DANO, DECIMA, etc.

Si une délimitation plus fine du marché devait être retenue, les parties mentionnent que l'opération n'aboutit à un chevauchement d'activité que sur le segment de la pose de matériels de signalisation ferroviaire sur voies de chemin de fer, sur lequel la part de marché de SPIE RAIL est de [0-10]% et celle d'ALSTOM de [10-20]%, la nouvelle entité restant confrontée à la concurrence des opérateurs mentionnés ci-dessus. Les deux sociétés ne sont pas présentes sur le segment de la pose de matériels de signalisation ferroviaire sur voies de métro et seule SPIE RAIL est active sur le segment des tramways.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et notamment du faible incrément de part de marché apporté par SPIE RAIL à la nouvelle entité ainsi que de la présence de nombreux concurrents, les risques d'atteinte à la concurrence peuvent être écartés sur le marché de la pose de matériels de signalisation ferroviaire.

## **3.2 Analyse des effets verticaux et congloméraux liés à l'opération**

Les sociétés du nouvel ensemble sont présentes sur des marchés amont et connexes qui doivent être analysés sous l'angle des effets verticaux et congloméraux.

Il convient donc d'examiner la position du nouvel ensemble sur ces différents marchés (3.2.1) avant d'analyser les risques de tels effets liés à l'opération (3.2.2).

### **3.2.1 Position du nouvel ensemble sur les marchés amont et connexes**

#### **a) Production et commercialisation de traverses**

EMOFER, filiale de SPIE RAIL, fabrique principalement des traverses en béton, pour voies de chemin de fer, voies de métro et voies de tramways. Elle a réalisé, en 2006, un chiffre d'affaires de l'ordre de 4 millions d'euros. Les parties estiment que la société EMOFER représente environ [0-10]% des traverses de béton vendues en France. Elles n'ont pas été en mesure d'estimer la part de marché de ses principaux concurrents mais indiquent que le marché de la production et de la commercialisation

de traverses de béton se caractérise par la présence de nombreux opérateurs tels que SATEBA, STRADAL, LIB et SABLIERE BRIOUDE.

Les principaux clients de EMOFER sont la SNCF, avec qui elle a réalisé [80-90]% de son chiffre d'affaires, la société SATEBA ([10-20]% de son chiffre d'affaires), la RATP et la société VOSSLOH.

En 2006, les sociétés SPIE RAIL et SECO-RAIL ne se sont pas approvisionnés en traverses en béton auprès de la société EMOFER. Les parties indiquent que les principaux fournisseurs de la société SPIE RAIL sont les sociétés SATEBA et STRADAL. Elles soulignent que SECO-RAIL ne s'approvisionne que très ponctuellement en traverses et uniquement pour l'exécution de travaux sur voies de tramways. Son principal fournisseur est la société SATEBA.

Enfin, ainsi que mentionné plus en avant, les contrats avec fourniture ne concernent, jusqu'à maintenant, que les travaux de pose initiale des voies de métro et les travaux de pose et de renouvellement des voies de tramways. Les parties soulignent que pour ces deux catégories de travaux, les sociétés SPIE RAIL et SECO-RAIL lancent une consultation et retiennent la société la moins-disante. Au cours de ces dernières années, les principaux fournisseurs de ces deux sociétés ont ainsi été principalement les sociétés SATEBA et STRADAL et marginalement la société EMOFER.

## **b) Production et commercialisation de ballast**

### **Production et commercialisation de ballast hors LGV**

Les parties estiment que le volume global annuel du marché français du ballast, hors LGV, est de 2 millions de tonnes dont [...] tonnes sont produites par COLAS, soit environ [10-20]% du volume total. Les parties n'ont pas été en mesure d'estimer la part de marché des opérateurs actifs sur ce marché mais soulignent que COLAS est confronté à la concurrence d'acteurs significatifs tels que LAFARGE, EIFFAGE et EUROVIA, filiale du groupe VINCI.

Au niveau local, il ressort de l'instruction que COLAS dispose de cinq carrières de ballast sur le territoire national, à Raon-l'Etape (Vosges), à Lepuy Gy (Territoire-de-Belfort), à Bagnac (Lot), à Exideuil (Charente) et à Roy<sup>13</sup> (Deux-Sèvres). La position de COLAS est donc relativement forte dans l'Est de la France. Toutefois, il existe des alternatives à COLAS dans cette zone géographique avec la notamment la présence d'opérateurs belges, comme la société PESCHER avec sa carrière implantée à Düro.

Le ballast n'est fourni que dans les cas où les appels d'offres comprennent l'exécution des travaux ainsi que la fourniture des matériaux requis. Jusqu'à maintenant, les appels d'offres relatifs à des prestations de pose et de renouvellement de voies de chemin de fer ne contiennent pas le ballast, à la différence d'un certain nombre d'appels d'offres relatifs aux voies de métro<sup>14</sup>. Ainsi, sur le marché français du ballast, hors LGV, le principal client de COLAS est RFF/SNCF et de façon marginale, la RATP. A cet égard, les parties soulignent que, lors des appels d'offres avec fourniture de ballast lancés par la RATP, les sociétés lancent le plus souvent une consultation à l'issue de laquelle l'entreprise la moins-disante est retenue. Elles indiquent ainsi que la société SECO-RAIL s'est approvisionnée auprès du groupe VINCI dans le seul cas où la fourniture de ballast a été exigée dans un appel d'offres global de la RATP.

### **Production et commercialisation de ballast pour LGV**

Les parties indiquent que le marché de la production et de la commercialisation du ballast pour les LGV a majoritairement concerné, ces dernières années, le chantier de la LGV Est dont elles

---

<sup>13</sup> Carrière détenue conjointement avec la société EUROVIA.

<sup>14</sup> Les appels d'offres du marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramways comprennent généralement la fourniture des matériaux mais n'incluent généralement pas le ballast dans la mesure où la majorité des voies de tramways sont réalisées sur béton.

estiment qu'elle a nécessité un volume total de ballast de l'ordre de 3,1 millions de tonnes répartis entre différentes carrières détenues par EUROVIA, LAFARGE GRANULATS EST et COLAS.

Elles soulignent également qu'en dépit des caractéristiques spécifiques du ballast dédié aux LGV il n'existe pas de carrière spécialisée dans la production de ce matériau. En outre, si l'implantation géographique de COLAS était de nature à lui conférer une position concurrentielle avantageuse en matière d'approvisionnement de la RFF/SNCF pour le LGV Est, les parties indiquent que cet avantage reste uniquement lié aux lieux d'exécution des travaux de pose de voies de LGV. A cet égard, COLAS ne dispose d'aucune carrière dans le sud-est de la France ainsi que dans le centre où le groupe LAFARGE dispose, quant à lui de cinq carrières, dont trois sont susceptibles d'approvisionner RFF/SNCF en ballast pour LGV, Montauté (Nièvre), Cusset (Allier) et Pont de Colonne (Côte-d'Or).

### c) Production et commercialisation de matériel roulant

Le tableau ci-après présente la position d'ALSTOM au niveau de l'Espace Economique Européen et au niveau national en 2006 sur les marchés où sa part de marché est supérieure à 10%.

En M€	TGV		Rames automotrices		Tramways et véhicules légers		Rames de métro		Transport automatique guidé	
	Taille	PDM	Taille	PDM	Taille	PDM	Taille	PDM	Taille	PDM
EEE	[...]	[40-50]%	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%	[...]	[50-60]%
France	[...]	[90-100]%	[...]	[30-40]%	[...]	[80-90]%	[...]	[70-80]%	N/A	N/A

Les parties ajoutent que les principaux concurrents de la nouvelle entité, au niveau national, sont BOMBARDIER et LOHR sur les marchés des tramways et des véhicules légers. BOMBARDIER a, par exemple, fabriqué les tramways de Nantes, Nancy, Marseille et Caen tandis que LOHR a construit le tramway de Clermont-Ferrand.

### d) Production et commercialisation de systèmes de signalisation ferroviaire

Sur la base des données communiquées dans la décision COMP/M.4337 précitée, les parties estiment qu'ALSTOM détient une part de marché de 10 à 20% sur le marché de la production et de la commercialisation de systèmes de signalisation ferroviaire au niveau de l'Espace Economique Européen, derrière SIEMENS (25-35%), THALES (15-20%), INVENSYS (10-20%) et devant ANSALDO (5-15%) et BOMBARDIER (5-15%).

Les parties n'ont pas été en mesure d'estimer la part de marché d'ALSTOM sur les différents segments de marché envisagés. Toutefois, il ressort de l'instruction de l'opération que les opérateurs mentionnés ci-dessus exercent une pression concurrentielle significative sur chacun des segments.

### e) Entretien des tunnels ferroviaires et routiers

Les parties estiment que le secteur de l'entretien des tunnels ferroviaires génère un chiffre d'affaires annuel de 35 à 40 millions d'euros. Sur cette base, elles estiment la part de marché de RTS, filiale de SECO-RAIL, à environ [30-40]%, devant des opérateurs comme NOUVETRA ([20-30]%), SOLETANCHE ([10-20]%) et CHANTIERS MODERNES ([10-20]%).

Les principaux clients de RTS sont RFF/SNCF et la RATP dans son activité ferroviaire et les conseils généraux dans son activité routière. Les parties ajoutent que le couplage entre les travaux d'entretien de tunnels et les travaux de pose et de renouvellement de voies ferrées est exceptionnel.



Ainsi, à titre d'exemple, sur les 164 chantiers lancés par RFF/SNCF ces quatre dernières années, seuls trois<sup>15</sup> ont fait l'objet d'un couplage dont un seulement a été obtenu par RTS.

#### **f) Génie civil**

Le groupe BOUYGUES est actif sur le marché du génie civil général via ses filiales BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS et BOUYGUES ENTREPRISES FRANCE. Sur la base des données de la Fédération Nationale des Travaux Publics, les parties estiment que l'activité de génie civil a généré, en 2006, un chiffre d'affaires de 2,48 milliards d'euros, le groupe BOUYGUES en représentant [10-20]% derrière VINCI (20-25%) et EIFFAGE (15-20%).

Sur le segment de génie civil ferroviaire, les parties indiquent qu'au cours de la période 2000-2005, environ 95% des dépenses de RFF relatives à ce type de prestation ont correspondu au projet de construction de la nouvelle ligne à grande vitesse « LGV Est ». Les parties estiment que le montant total des travaux de génie civil afférents à ce projet s'est élevé à 600 millions d'euros, BOUYGUES en représentant [10-20]%, derrière EIFFAGE ([20-30]%) et VINCI ([10-20]%).

Les parties ajoutent que les principaux clients du segment du génie civil ferroviaire, RFF et la RATP, passent la quasi-totalité de leurs contrats de génie civil à l'issue d'appels d'offres distincts des appels d'offres qu'ils lancent pour des prestations telles que les travaux de pose de voies ferrées.

#### **3.2.2 Analyse des effets verticaux et congloméraux**

A titre liminaire, l'instruction du dossier et l'enquête de marché ont permis de montrer que le fait pour un opérateur d'être actif à la fois sur les marchés de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer, des voies de métro, des voies de tramways et des voies d'ITE n'est pas de nature à lui conférer un avantage concurrentiel significatif pour les clients dont la demande est spécifique sur chacun des marchés.

En outre, il convient de souligner que le nouvel ensemble n'est pas le seul acteur à être actif sur les quatre marchés. Ainsi VOSSLOH INFRASTRUCTURES ET SERVICES détient, en 2006, [30-40]% du marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer (par l'intermédiaire de sa filiale ETF), [10-20]% du marché des voies de métro, [40-50]% du marché des voies de tramway et (40-50)% du marché des voies d'ITE.

Au cas d'espèce, l'analyse des effets verticaux et congloméraux portera donc sur le secteur des travaux sur voies de chemin de fer (a), sur voies de métro (b) et sur voies de tramway (c).

#### **a) Le secteur des travaux sur voies de chemin de fer**

Il convient, à ce stade de l'analyse, de rappeler que l'opération de concentration n'entraîne aucun chevauchement d'activités sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer, COLAS s'étant engagée à céder la participation de SPIE RAIL dans la société ETF et de ne pas s'immiscer dans la gestion de cette dernière jusqu'à la date de la cession. L'opération n'entraîne ainsi aucune modification structurelle du marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer. Toutefois, elle permet à la nouvelle entité d'être présente ou de se renforcer sur un ensemble d'activités complémentaires dans le domaine des travaux ferroviaires.

Sur le secteur des travaux sur voies de chemin de fer, la nouvelle entité est active :

- sur le marché de la production et de la commercialisation de ballast, via COLAS ;
- sur le marché de la production et de la commercialisation de traverses en béton, via EMOFER ;

---

<sup>15</sup> Les trois chantiers étaient ceux du tunnel de Genevreville sur la ligne Paris-Mulhouse, du tunnel de Venable sur la ligne Paris-Le Havre et du tunnel de Chamousset sur la ligne Culoz-Modane.

- sur les marchés de la production et de la commercialisation de matériel roulant, via ALSTOM ;
- sur les marchés de la production et de la commercialisation de systèmes de signalisation ferroviaire via ALSTOM ;
- sur le marché du génie civil, via BOUYGUES ;
- sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer, via SECO-RAIL ;
- sur le marché de l'entretien des tunnels ferroviaires, via RTS ;
- sur le marché de la pose de matériels de signalisation via SPIE RAIL et ALSTOM ;
- sur le marché des prestations liées aux technologies d'alimentation via ALSTOM et SPIE RAIL.

Le principal client de ces différents marchés de travaux sur voie ferroviaire est RFF/SNCF. Comme mentionné au stade de la définition des marchés, RFF et la SNCF ne lancent, sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer, que des appels d'offres relatifs à la pose et au renouvellement des voies, la maintenance étant assurée en interne par la SNCF.

Or ces appels d'offres ne comprennent, jusqu'à ce jour, que très rarement la fourniture des matériaux, à savoir les traverses en béton et le ballast, qui font l'objet de consultations distinctes par RFF/SNCF. Les matériaux sont ensuite mis à disposition des entreprises retenues pour les travaux de pose et de renouvellement des voies.

Ainsi, EMOFER réalise [80-90]% de son chiffre d'affaires avec RFF/SNCF pour l'approvisionnement en traverses de béton. Cette société ne représente que [0-10]% de la production française de traverses en béton et est concurrencée par de nombreux opérateurs tels que SATEBA ou STRADAL. L'activité d'EMOFER est donc dépendante des achats du principal donneur d'ordre du marché et sa position sur le marché des traverses en béton ne le place pas en tant que fournisseur incontournable pour RFF/SNCF, qui peut facilement recourir à d'autres alternatives.

COLAS représente (10-20)% du marché français de la production et de la commercialisation du ballast hors LGV, son principal client étant RFF/SNCF pour lequel il existe un grand nombre de concurrents à la nouvelle entité (LAFARGE, EIFFAGE, etc.). Son positionnement géographique dans l'Est de la France explique que cette proportion ait été beaucoup plus forte sur le marché du ballast pour LGV ces dernières années (environ 65% selon les opérateurs ayant répondu à l'enquête de marché). Cette forte position doit toutefois être relativisée dans la mesure où il ressort de l'instruction du dossier que COLAS sera mis en concurrence avec un certain nombre de carrières à même de fournir du ballast pour LGV pour les prochains grands travaux de RFF/SNCF compte tenu de leur proximité avec les chantiers de construction.

De même, l'achat de systèmes de signalisation ferroviaire, les prestations de génie civil, d'entretien des tunnels ferroviaires, de pose de matériels de signalisation et de pose de caténaires donnent jusqu'à maintenant lieu quasi systématiquement à des appels d'offres indépendants. De plus, sur l'ensemble de ces marchés, il existe des alternatives à la nouvelle entité : SIEMENS , THALES, INVENSYS pour l'achat de systèmes de signalisation ferroviaire, VINCI et EIFFAGE pour le génie civil, NOUVETRA, SOLETANCHE et CHANTIERS MODERNES pour l'entretien des tunnels ferroviaires, FORCLUM, INEO, SUEZ et SOUCHON pour la pose de signalisation ferroviaire et CEGELEC, SUEZ et VOSSLOH pour la pose de caténaires.

Du fait des procédures d'appels d'offres distinctes pour chaque type d'opération, le nouvel ensemble se trouve donc en concurrence avec un certain nombre d'acteurs significatifs sur chacun des marchés concernés. Si sa position sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de chemin de fer est relativement forte, la structure concurrentielle des marchés amont et connexes ainsi que les modalités actuelles de passation des marchés ne permettent pas à la nouvelle entité de pouvoir, par le biais d'un effet de levier, renforcer sa position sur l'ensemble des marchés et d'évincer ses concurrents.

Ainsi, les appels d'offres concernant l'achat de matériel et ceux relatifs aux travaux sur les voies sont complètement distincts, situation de nature à décourager toute tentative de pratiquer des prix d'appel sur un marché en espérant le compenser par des prix plus élevés sur le marché du matériel roulant compte tenu de la concurrence potentielle d'opérateurs européens sur le marché de la production et de la commercialisation de TGV (la part de marché d'ALSTOM est de [40-50]% sur le marché européen).

Il ressort de l'ensemble des éléments qui précèdent que l'opération de concentration n'est pas de nature à créer des phénomènes de forclusion ni d'effets de gamme à même d'évincer les opérateurs des différents marchés dans le contexte actuel du secteur des travaux ferroviaires.

Toutefois, plusieurs répondants à l'enquête de marché ont soulevé le risque que RFF/SNCF lance des appels d'offres englobant, par exemple, la fourniture des matériaux et la pose de voies de chemin de fer. Une telle pratique pourrait conférer à la nouvelle entité un avantage concurrentiel dans la mesure où elle est le seul acteur à proposer un ensemble de prestations amont et connexes.

Le risque doit être relativisé pour deux raisons essentielles :

- RFF a un intérêt très limité à perdre les avantages de sa position de monopsonne pour dépendre d'un seul acteur à même de lui fournir l'intégralité des produits et des prestations demandées. En tout état de cause, RFF aurait toujours la possibilité de revenir à des appels d'offres distincts s'il s'avérait que les appels d'offres globaux confèrent un pouvoir de négociation important au nouvel ensemble ;
- les opérateurs conservent la possibilité de répondre aux appels d'offres en consortium avec des acteurs présents sur des marchés amont ou connexes, comme c'est déjà le cas pour des appels d'offres lancés par la RATP incluant les fournitures de matériaux.

Sur ce deuxième point, il convient d'ailleurs de souligner que les opérateurs ayant répondu à l'enquête de marché ont indiqué que des entreprises de pose et de renouvellement des voies de chemin de fer européennes sont récemment entrées dans le système de qualification de RFF/SNCF à l'instar de VIAS (Espagne), SCHEUCHZER (Suisse) ou HEITKAMP (Allemagne).

Plusieurs opérateurs interrogés dans le cadre du test de marché ont également indiqué que le lancement des partenariats publics-privés (PPP) dans le secteur ferroviaire pourrait être de nature à conférer à la nouvelle entité un avantage concurrentiel qui résulte de sa capacité à intervenir sur la quasi-totalité des marchés afférents au secteur ferroviaire.

Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (« CIAT ») de décembre 2003 a décidé et planifié plus de vingt grands projets ferroviaires dont le montant total est estimé à plus de 40 milliards d'euros. Les financements publics traditionnels ne pouvant suffire à répondre à un tel investissement, RFF dispose, depuis la loi du 5 janvier 2006 sur la sécurité et le développement des transports, d'un nouveau mode d'investissement permettant d'associer la maîtrise d'ouvrage publique au savoir-faire technique et financier d'opérateurs privés. Ces PPP imposent ainsi de constituer des groupements multi-compétents avec des acteurs actifs sur les secteurs de l'ingénierie, du terrassement, des ouvrages d'art, des équipements ferroviaires, de la maintenance, etc.

Trois projets éligibles aux PPP ont déjà été lancés : le projet « Charles de Gaulle Express », le projet « LGV Sud Europe Atlantique » (Tours-Bordeaux) et le contournement de Nîmes et de Montpellier.

Il ressort de l'instruction du dossier que la nouvelle entité a effectivement d'ores et déjà postulé sur les deux premiers projets mais qu'elle se retrouve confrontée à la concurrence de grands groupes tels que EIFFAGE, VINCI, IRIDIUM, ACCIONA (Espagne), ACS-DRAGADOS (Espagne). Ces groupes, pour la plupart spécialisés dans le secteur des grands travaux, disposent en effet de l'assise financière suffisante pour répondre aux PPP lancés par RFF. En outre, s'ils ne sont pas actifs sur l'ensemble des marchés afférents au secteur ferroviaire, ils ont la capacité de former des consortiums avec des entreprises de moindre taille spécialisées sur des marchés spécifiques du secteur ferroviaire.

Enfin, la possibilité donnée à RFF de lancer des PPP est trop récente pour connaître le nombre de contrats de cet ordre qui seront lancés pour les grands chantiers décidés par la CIAT de 2003.

\* \* \*

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, les risques d'atteinte à la concurrence liés aux effets verticaux et congloméraux de l'opération de concentration peuvent être écartés sur le secteur des travaux sur voies de chemin de fer.

#### **b) Le secteur des travaux sur voies de métro**

Sur le secteur des travaux sur voies de métro, la nouvelle entité est active :

- sur le marché de la production et de la commercialisation de ballast, via COLAS ;
- sur le marché de la production et de la commercialisation de traverses en béton, via EMOFER ;
- sur les marchés de la production et de la commercialisation de matériel roulant, via ALSTOM ;
- sur les marchés de la production et de la commercialisation de systèmes de signalisation ferroviaire via ALSTOM ;
- sur le marché du génie civil, via BOUYGUES ;
- sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de métro, via SECO-RAIL et SPIE RAIL ;
- sur le marché des prestations liées aux technologies d'alimentation via ALSTOM.

A ce stade de l'analyse, il convient de rappeler que la RATP a été le principal client du marché de la pose, du renouvellement des voies de métro en 2006, ses appels d'offres ayant majoritairement concernés des prestations de maintenance sans fourniture de matériaux.

La RATP achète un total de 10 000 tonnes de ballast par an dont une part variable est acquis auprès de COLAS (de 0 à 20% suivant les années). En outre sur le marché du ballast hors LGV, COLAS est concurrencé par des opérateurs significatifs tels que LAFARGE ou EIFFAGE. Au surplus, les parties indiquent que dans le seul cas où la fourniture de ballast a été exigée lors d'un marché lancé par la RATP, la société SECO-RAIL s'est approvisionnée non pas auprès de sa filiale mais auprès du groupe VINCI, qui était moins-disante, pour un total de 3 000 tonnes de ballast.

SPIE RAIL fournit également, via sa filiale EMOFER, des traverses en béton pour la RATP ; SPIE RAIL et SECO-RAIL s'approvisionnent auprès de la société la moins-disante après lancement d'une consultation. Au cours des dernières années, ces sociétés ont été principalement les sociétés SATEBA, STRADAL et de façon marginale EMOFER qui ne représente que [0-10]% de la production française de traverses en béton.

Il ressort des éléments qui précèdent que les modalités de passation de marché ne semblent pas de nature à permettre à la nouvelle entité d'exercer un éventuel pouvoir de marché, dans la mesure où les principaux appels d'offres lancés par la RATP ne comprennent pas la fourniture des matériaux pour laquelle le nouvel ensemble est en concurrence avec un certain nombre d'acteurs dans le cadre de consultations distinctes. En outre, la possession de carrières de ballast ou de sites de production de traverses ne semble pas de nature à conférer un avantage concurrentiel au nouvel ensemble, qui peut être amené à s'approvisionner auprès de concurrents dans le cadre des appels d'offres globaux. Ainsi, toute stratégie de hausse des prix de l'ensemble des fournitures de ce marché, n'aurait que peu de chance d'être profitable et/durable.

Par ailleurs, l'achat de systèmes de signalisation ferroviaire, les prestations de génie civil et de pose de technologies d'alimentation donnent jusqu'à maintenant quasi systématiquement lieu à des appels d'offres qui ne sont pas liés ni lancés simultanément. De plus, sur l'ensemble de ces marchés, il

existe des alternatives à la nouvelle entité et notamment SIEMENS , THALES, INVENSYS pour l'achat de systèmes de signalisation ferroviaire et VINCI et EIFFAGE pour le génie civil.

Enfin, en ce qui concerne le matériel roulant produit par ALSTOM (rames de métro et trains suburbains), les parties indiquent qu'il n'est pas vendu aux entreprises qui effectuent des travaux de pose de voies et fait l'objet d'appels d'offres distincts de ceux relatifs aux travaux effectués sur les voies ferrées. Il n'y a donc aucun avantage à effectuer des prestations de pose de voies et à proposer du matériel roulant dans la mesure où les d'appels d'offre ne sont pas liés et ne sont pas nécessairement lancés simultanément (les matériels roulants sont par exemple renouvelés plus souvent que les voies).

\* \* \*

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, les risques d'atteinte à la concurrence liés aux effets verticaux et congloméraux de l'opération de concentration peuvent être écartés sur le secteur des travaux sur voies de chemin de métro.

### **c) Le secteur des travaux sur voies de tramway**

Sur le secteur des travaux sur voies de tramways, la nouvelle entité est active :

- sur le marché de la production et de la commercialisation de traverses en béton, via EMOFER ;
- sur les marchés de la production et de la commercialisation de matériel roulant, via ALSTOM ;
- sur les marchés de la production et de la commercialisation de systèmes de signalisation ferroviaire via ALSTOM ;
- sur le marché du génie civil, via BOUYGUES ;
- sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de métro, via SECO-RAIL ;
- sur le marché de la pose de matériels de signalisation via SPIE RAIL et ALSTOM ;
- sur le marché des prestations liées aux technologies d'alimentation via SPIE RAIL.

Comme il a été indiqué précédemment, sur le marché de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de tramway, les contrats comprennent le plus souvent les fournitures.

Il ressort de l'instruction du dossier que la société SECO RAIL n'a acheté des traverses en béton qu'à l'occasion des marchés de Grenoble (2004) et de Montpellier (2004) (pour un montant de 2 millions d'euros sur un montant total de 35 millions d'euros). Les parties indiquent que SPIE RAIL et SECO-RAIL s'approvisionnent en traverses après lancement d'une consultation de façon à sélectionner la société la moins disante. Au cours des dernières années, ces sociétés ont été principalement les sociétés SATEBA, STRADAL et de façon marginale, EMOFER, qui ne représente que [0-10]% de la production française de traverses en béton.

Cette situation ne sera pas modifiée par l'opération envisagée car le fait de posséder un site de production de traverses n'est pas de nature à conférer un avantage concurrentiel pour l'entreprise de travaux sur voies de tramway.

Pour l'ensemble des marchés de la production de signalisation ferroviaire, des prestations de génie civil, de pose des systèmes de signalisation et des technologies d'alimentation (pose de caténaires et APS), les collectivités territoriales lancent le plus souvent des appels d'offres distincts de ceux de la pose, du renouvellement et de la maintenance des voies de métro. En outre, comme mentionné ci-dessus, il existe des concurrents à la nouvelle entité sur chacun des marchés et le fait de détenir la technologie APS n'est pas de nature à conférer un avantage concurrentiel à la nouvelle entité.

Même s'il existe des appels d'offres qui prévoient à la fois la fourniture de matériel roulant et la construction des voies, la part que le matériel roulant représente dans le montant total des marchés est tel que la concurrence s'exerce sur le prix de ce matériel roulant entre les constructeurs tels qu'ALSTOM, BOMBARDIER, ANSALDO ou LOHR. Ces constructeurs, une fois retenus, ont alors le choix entre effectuer eux-mêmes les prestations de pose ou bien recourir à des entreprises actives dans le secteur de la pose.

Ainsi, le fait que le nouvel ensemble appartienne au même groupe qu'ALSTOM ne lui permettra de bénéficier d'aucun avantage concurrentiel dans cette hypothèse, ALSTOM étant en mesure d'effectuer lui-même les prestations de pose.

Dans ces conditions aucun effet de forclusion ni d'éviction des concurrents ne saurait être identifié sur les marchés afférents aux travaux sur voies de tramway, pour lesquels il a, en outre, été montré que les barrières à l'entrée sont relativement faibles, permettant ainsi l'activité de certains opérateurs étrangers sur le territoire national.

\* \* \*

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, les risques d'atteinte à la concurrence liés aux effets verticaux et congloméraux de l'opération de concentration peuvent être écartés sur le secteur des travaux sur voies de chemin de tramway.

En conséquence, sous réserve de la réalisation des engagements, qui font partie intégrante de cette décision, je vous informe que j'autorise cette opération de concentration.

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

Pour le ministre de l'économie, des finances  
et de l'industrie et par délégation,  
*Le directeur général de la concurrence de la  
consommation  
et de la répression des fraudes*  
GUILLAUME CERUTTI

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.

## **Engagements souscrits par la société COLAS SA le 26 avril 2007 dans le cadre de l'acquisition par la société COLAS SA du contrôle exclusif sur la société SPIE RAIL SA.**

Le 22 mars 2007, la société COLAS SA a adressé au ministre chargé de l'économie, en application de l'article L. 430-3 du Code de commerce, un dossier de notification relatif à l'acquisition par la société COLAS SA du contrôle exclusif sur la société SPIE RAIL SA.

Par courrier en date du 26 avril 2007, ce dossier a été déclaré complet, au sens de l'article R. 430-2 du Code de commerce, à la date du 12 avril 2007.

[...]La société COLAS SA se porte fort, dans les 6 mois de la réalisation de l'opération, de la cession de la participation de 50 % détenue par la société SPIE RAIL dans le capital de la société ETF.

La société COLAS SA prend donc formellement auprès du ministre chargé de l'économie, conformément aux dispositions de l'article L. 430-5 II du Code de commerce, l'engagement de ne pas s'immiscer dans la gestion de la société ETF ni dans celle de la société CHAMPENOISE DE TRAVAUX PUBLICS ET VOIES, filiale à 99,9 % de ETF [...].

En pratique, la société COLAS SA s'engage :

- à ne pas solliciter ni accepter de recevoir de toute personne appartenant à la direction de la société ETF (en ce compris les trois représentants de SPIE RAIL au sein du Conseil d'administration d'ETF<sup>16</sup>) toute information relative aux décisions des sociétés ETF et CHAMPENOISE DE TRAVAUX PUBLICS ET VOIES de répondre ou non aux appels d'offres de travaux de pose de voies de chemin de fer lancé par la SNCF ;
- à ne pas solliciter ni accepter de recevoir de toute personne appartenant à la direction de la société ETF (en ce compris les trois représentants de SPIE RAIL au sein du Conseil d'administration d'ETF) toute information relative aux conditions et aux prix pratiqués par la société ETF ou la CHAMPENOISE DE TRAVAUX PUBLICS ET VOIES en réponse à des appels d'offres de travaux de pose de voies de chemin de fer lancés par la SNCF ;
- plus généralement, à ne pas solliciter ni accepter de recevoir de toute personne appartenant à la direction de la société ETF (en ce compris les trois représentants de SPIE RAIL au sein du Conseil d'administration d'ETF) toute information relative à la politique commerciale de la société ETF ou de la société CHAMPENOISE DE TRAVAUX PUBLICS ET VOIES et ne prendre aucune décision de nature à influencer sur cette politique commerciale.

Le présent engagement prend effet à la date du transfert de la propriété et de la jouissance des actions prévu par l'article 5 de la Convention de cession en date du 15 février 2007 [...] et restera en vigueur jusqu'à la cession des 50 % des actions ETF détenus par SPIE-RAIL.

La société COLAS s'engage à communiquer au ministre chargé de l'économie, une copie du ou des acte(s) définitif(s) de cession de la participation de 50 % de la société SPIE RAIL dans le capital de la société ETF dans les meilleurs délais après leur signature.

---

<sup>16</sup> La composition du conseil d'administration de la société ETF est à ce jour la suivante :

- Monsieur Yannick BURIN DES ROZIERS, Président du Conseil d'administration, Indépendant,
- Monsieur Henri DEHE, Administrateur, VOSSLOH,
- Monsieur Bernard TROISE, Administrateur, SPIE RAIL,
- VOSSLOH INFRASTRUCTURE SERVICES, Administrateur, VOSSLOH,
- VOSSLOH France, Administrateur, VOSSLOH,
- Monsieur Jean Pierre BERTRAND, Administrateur, SPIE RAIL,
- Monsieur Jean-Philippe LACOSTE, Administrateur, SPIE RAIL.

Par ailleurs, la partie notifiante informe la DGCCRF que lors du conseil d'administration de la société ETF du 13 avril 2007, les membres de ce conseil ont décidé d'accroître, jusqu'au 30 septembre 2007, les pouvoirs du directeur général de cette société, Monsieur Philippe IMBERT (qui est également représentant permanent de la société VOSSLOH INFRASTRUCTURES SERVICES au sein du conseil d'administration de la société ETF), par rapport à ceux prévus dans le pacte d'actionnaires en date du 1er août 2005 [...].

Monsieur Philippe IMBERT peut notamment désormais, sans avoir à obtenir l'accord du conseil d'administration, signer toutes les offres, soumissions et propositions ainsi que tous les marchés de travaux d'un montant inférieur à 60 000 000 euros.

Les pouvoirs du conseil d'administration de la société ETF ont donc été très sensiblement réduits par rapport aux dispositions du pacte d'actionnaires en date du 1er août 2005.

[...]

[...]