



Dossier de presse : Gateway Basel Nord

Date 13.06.2019

I. **Projet de concentration**

Les Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Hupac SA et Rethmann SE & Co. KG envisagent d'acquérir directement ou indirectement le contrôle en commun de Gateway Basel Nord AG (GBN). Le 14 janvier 2019, la COMCO a reçu la notification complète de ce projet.

Les trois entreprises envisagent de créer et d'exploiter ensemble une installation de transbordement commune (terminal) dédiée au transport combiné dans la région du nord de Bâle. Grâce à un vaste terminal avec fonction de gateway, les trois entreprises veulent créer un gateway pour le trafic d'import et d'export, ainsi que pour le trafic de transit transalpin. GBN ne fournira pas des prestations de transbordement uniquement pour le trafic intérieur. Une première étape consistera en une installation de transbordement bimodale pour le transport par route (camion) et par rail (train). Lors d'une seconde étape, l'installation sera complétée par un nouveau bassin portuaire dans le but de fournir des prestations de transbordement grâce à une installation trimodale pour le transport par route, par rail et sur l'eau (bateau).

A la différence des installations existantes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes, les installations de transbordement de GBN assureront la distribution dans toute la Suisse. Une grande partie de la marchandise sera à nouveau transbordée sur le rail, afin que le parcours initial et le suivi en Suisse puissent également être effectués par rail. Le raccordement à la navigation sur le Rhin (étape 2) permettra un regroupement complémentaire sur GBN des volumes transportés par bateau pour la distribution ultérieure en Suisse par rail.

II. **Dispositions légales et charges de l'OFT**

Le Conseil fédéral qualifie GBN d'une installation d'importance nationale en matière de politique des transports. Pour la première étape (construction d'une installation de transbordement bimodale), l'Office fédéral des transports (OFT) a assuré une contribution d'investissement d'environ 83 millions de francs. Pour la seconde étape (développement d'une installation de transbordement trimodale), l'OFT a posé le principe qu'elle était digne d'être encouragée.¹

Pour les installations de transbordement dédiées au transport combiné et subventionnées par la Confédération, l'art. 6 de l'ordonnance sur le transport de marchandises prévoit un accès non discriminatoire auxdites installations pour l'ensemble de la clientèle. De plus, l'OFT a édicté des charges qui garantissent à l'ensemble du secteur logistique un accès à la nouvelle installation, aux mêmes conditions que

¹ Voir le communiqué de presse « Gateway Basel Nord : l'OFT assure le co-financement du terminal » du 9 juillet 2018.

les entreprises qui participent au GBN. Cela consiste en une séparation des fonctions, d'une part, et le traitement des données et des informations, d'autre part. Ces charges évitent que les sociétés propriétaires ou leurs filiales puissent obtenir des avantages économiques indus (par ex. des informations relatives aux chiffres d'affaires des clients, aux prix, aux éléments constitutifs du prix, aux marges et à d'autres conditions). GBN est également tenu de mettre à disposition de la clientèle de l'installation de transbordement les interfaces informatiques et de données nécessaires à un traitement efficace des commandes, cela dans une qualité suffisante. En outre, les possibilités de distribuer des bénéfices sont limitées aussi longtemps que les réserves de GBN ne sont pas entièrement constituées.²

III. Entreprises participant à la concentration

CFF Cargo est active dans le transport de marchandises par rail ainsi que dans la logistique qui y est liée, en particulier en Suisse. CFF Cargo exploite une installation de transbordement à Basel Wolf ainsi qu'un réseau régional de plus petites installations de transbordement comme à Dietikon, Gossau, Oensingen, Renens, Sion, Lugano, Cadenazzo et St-Triphon.

Hupac est active en tant qu'opératrice dans le transport combiné par rail, principalement dans le domaine du transport transalpin de marchandise à travers la Suisse. En Suisse, Hupac exploite des installations de transbordement à Basel Wolf, Aarau et Chiasso.

Le groupe Rhenus, qui appartient à Rethmann, est un prestataire logistique de dimension mondiale. Au sein du groupe Rhenus, **Contargo SA** est spécialisée en transport de conteneurs. Contargo exploite un réseau d'installations de transbordement et de lignes de transport, y compris l'installation de transbordement trimodale à Bâle (Quai 2).

IV. Ce que les parties amènent dans l'entreprise commune GBN

CFF Cargo, Hupac et Contargo vont transférer une partie des processus de transbordement de leurs propres installations dans l'installation de transbordement GBN, et en partie fermer certaines installations. Ceci concerne principalement les deux installations de Hupac et de CFF Cargo à Basel Wolf, ainsi que l'installation de Hupac à Aarau. Contargo va transférer à GBN certains processus de transbordement des installations « Quai 2 », qui opèrent à la limite de leur capacité. Pour la construction de l'installation de transbordement, CFF Cargo va vendre le terrain nécessaire à la société d'exploitation GBN.

V. Examen de la concentration par la COMCO

La loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les cartels et autres restrictions à la concurrence (loi sur les cartels, LCart ; RS 251) prévoit une procédure de contrôle des concentrations en deux phases : dans la première phase, à savoir l'examen préliminaire (art. 32 LCart), il s'agit de clarifier sommairement s'il existe des indices de création ou de renforcement d'une position dominante (art. 10 al. 1 LCart). Pour la procédure d'examen préliminaire, la COMCO dispose d'un délai légal maximal d'un mois.

Pour autant que l'examen préliminaire démontre l'existence d'indices de création ou de renforcement d'une position dominante, la loi prévoit alors un examen approfondi dans une seconde phase (art. 33 LCart). Dans ce cadre, la COMCO doit déterminer si les indices se confirment et si la concentration est capable de supprimer une concurrence efficace (art. 10 al. 2 let. a LCart). Si tel est le cas, il doit alors être examiné si la concentration provoque une amélioration des conditions de concurrence sur un autre marché, qui l'emporte sur les inconvénients de la position dominante (art. 10 al. 2 let. b LCart). Pour l'examen approfondi, la COMCO dispose d'un délai légal de quatre mois.

Il est en outre souligné que le contrôle des concentrations au sens du droit des cartels porte sur des aspects purement concurrentiels, et non sur des aspects touchant à la politique des transports et de l'environnement.

² Voir la fiche d'information de l'OFT « Gateway Basel Nord : cofinancement de la première étape du terminal » du 9 juillet 2018.

VI. Marchés que la COMCO a examinés en détail

En tenant compte des futures activités commerciales de GBN, la COMCO a examiné en détail les marchés des prestations de transbordement de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques pour le trafic d'import et d'export provenant, respectivement ayant lieu dans le bassin du Rhin, ainsi que pour le trafic de transit transalpin.

Les autres activités commerciales des CFF, de Hupac et de Rethmann sont poursuivies indépendamment de la concentration et ne sont pas amenées dans l'entreprise commune GBN.

Les parties à la concentration sont des entreprises verticalement intégrées qui opèrent non seulement sur les marchés des prestations de transbordement, mais aussi sur des marchés en amont, en aval ou des marchés voisins, et dont certaines détiennent des parts de marché très élevées. C'est notamment le cas sur certains marchés de transport de marchandises par rail et de prestations d'opérateurs ferroviaires. D'une part, l'intégration verticale présente des avantages pour les parties à la concentration, comme la possibilité d'offrir des services complets d'un seul tenant. D'autre part, l'intégration verticale associée à des parts de marché parfois très élevées peut également entraîner un verrouillage du marché et une discrimination à l'encontre d'autres acteurs du marché. Compte tenu de la position clé des installations de transbordement dans le transport combiné, des effets verticaux potentiels et de la position parfois forte des parties à la concentration sur les marchés, des interactions entre ces différents marchés peuvent généralement être supposées. C'est pourquoi la COMCO a également examiné en détail les effets de la concentration sur la concurrence sur les marchés des prestations d'opérateurs ferroviaires et sur les marchés du transport de marchandise par le rail, ainsi que les effets provenant des domaines précités sur le secteur des prestations de transbordement.

L'examen préliminaire a ensuite révélé que la concentration pourrait créer ou renforcer une position dominante dans le domaine des prestations de transbordement de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques pour le trafic d'import et d'export, ainsi que pour le trafic de transit transalpin. De tels indices existaient également pour les marchés en amont et en aval dans les domaines des prestations des opérateurs et du transport de marchandises par rail.

VII. Motifs de la COMCO

La COMCO ne peut interdire une concentration ou l'assortir de charges et d'obligations que si une position dominante susceptible d'éliminer une concurrence effective est créée ou renforcée, et si la concentration ne provoque pas une amélioration des conditions de concurrence sur un autre marché, qui l'emporte sur les inconvénients de la position dominante.

L'examen du projet de concentration a montré que GBN crée ou renforce une telle position dominante en matière de transbordement de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques pour le trafic d'import et d'export. C'est notamment le cas sur les marchés des prestations de transbordement de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques pour le transbordement du rail au rail et le transbordement de bateau au rail pour le trafic d'import et d'export provenant, respectivement ayant lieu dans le bassin du Rhin. La forte position des parties à la concentration sur les marchés en amont et en aval – en particulier la forte position de CFF Cargo dans le domaine du pré- et post-transport du trafic d'import et d'export par rail en matière de trafic national – permet de regrouper ces transbordements dans les installations de GBN. Il y a lieu de partir du principe que les installations de transbordement des concurrents ne seront plus en mesure d'exercer un effet disciplinant suffisant sur l'activité de GBN en matière de transbordement de rail au rail et de bateau au rail après la construction et la mise en service de GBN, en raison des importants avantages en matière de coûts et de temps des transbordements effectués par GBN. En revanche, d'autres types de transbordements, en particulier les transbordements du rail vers la route et de bateau vers la route, ne devraient pas éliminer une concurrence effective. Dans ces domaines, des installations de transbordement plus petites représenteront également des alternatives possibles à GBN.

La dégradation des conditions concurrentielles dans le secteur du transbordement de marchandise est compensée par des améliorations significatives dans l'ensemble du système de transport combiné : le

regroupement du trafic d'import et d'export sur GBN se traduit par des économies substantielles en matière de coûts et de temps, qui sont accessibles à tous les acteurs du transport combiné. Dans le domaine du transport de marchandises par rail, GBN permettra de traiter des trains de marchandises internationaux d'une longueur allant jusqu'à 750 mètres. En outre, grâce aux six voies parallèles de GBN, les trains internationaux ne devront pas être séparés et les marchandises pourront être transbordées directement sur les liaisons ferroviaires nationales. Cela réduit considérablement le travail de triage et permet de procéder au dédouanement d'un train international plus rapidement. Le regroupement des quantités sur GBN réduit également les temps d'attente des trains et des barges, et va aussi probablement réduire les temps d'attente des unités de chargement. L'examen a démontré que les économies résultant de l'opération de concentration sont importantes et se produisent en grande partie sur les autres liaisons de transport combiné, comme le transport ferroviaire. Ces économies sont également substantielles par rapport aux coûts globaux de transport et à la durée du transport.

Les exigences légales prônant un accès non discriminatoire à GBN ainsi que les autres charges de l'OFT garantissent que ces avantages bénéficient également à d'autres entreprises actives dans le transport combiné que les parties à la concentration. On peut donc supposer que ces économies de coûts et de temps, ainsi que les avantages résultant du regroupement des services sur GBN, amélioreront la concurrence dans différents domaines du transport combiné. Ces avantages du projet de concentration prévalent sur les désavantages d'une position dominante de GBN, étant donné que les coûts du transbordement effectif par rapport aux coûts totaux du transport ne représentent qu'une petite partie de ce coût.

VIII. Résumé

L'examen a montré que la concentration crée ou renforce une position dominante dans le domaine des prestations de transbordement de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques pour le trafic d'import et d'export en matière de transbordement de rail au rail ainsi que de bateau au rail, par laquelle l'efficacité de la concurrence peut être supprimée (voir art. 10 al. 2 let. a LCart). La concentration entraîne toutefois une amélioration des conditions concurrentielles dans d'autres domaines du transport combiné, en particulier en matière de marchandise par rail, ce qui prévaut sur les désavantages de la position dominante en matière de prestations de transbordement (voir art. 10 al. 2 let. b LCart).

C'est la raison pour laquelle les exigences pour une interdiction ou une autorisation assortie de charges et de conditions n'étaient pas données.

Glossaire

Transport combiné : transport de marchandises dans des unités de chargement standardisées (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques, etc.) par deux ou plusieurs modes de transport (rail, route et bateau).

Installation de transbordement : installation permettant de transborder des conteneurs du transport combiné entre plusieurs modes de transport.

Gateway : installation dans laquelle des unités de chargement du transport combiné de marchandises sont transbordées entre différents trains (rail au rail), par ex. entre trains de marchandises longue distance ainsi qu'entre trains marchandises grandes lignes et régionaux. L'agencement spécifique d'un gateway permet une distribution fine et un regroupement du trafic ferroviaire.

Opérateur : les opérateurs organisent et commercialisent le transport combiné et font le lien entre les différents acteurs (opérateurs de terminaux, entreprises ferroviaires, transitaires, expéditeurs, etc.).