Opinion 20-A-08 of September 16, 2020

regarding a referral from Ile-de-France Mobilités relating to the opening up to competition of the public transportation of people by bus in Ile-de-France sector

Posted on: September 16, 2020 | Sector :

TRANSPORT

Presentation of the notice

Summary

Le 7 février 2019, Ile-de-France Mobilités (IDFM), autorité organisatrice des transports de la région Ile-de-France, a sollicité l'avis de l'Autorité sur les questions de concurrence posées par l'ouverture à la concurrence, à compter du 1er janvier 2021, du secteur du transport public de personnes par autobus en Ile-de-France.

Cette ouverture à la concurrence résulte de la loi ORTF du 8 décembre 2009, prise en application du règlement CE du 23 octobre 2007. Elle concerne le réseau de bus OPTILE (lignes de moyenne et grande couronne), qui rassemble les opérateurs privés de transport routier de voyageurs actifs dans la région (principalement : TRANSDEV, KEOLIS, CUBE, RATP DEV). Jusqu'à présent, les services publics de transport concernés ont été attribués aux opérateurs de transport sans mise en concurrence par IDFM, par inscription au plan régional de transport. La RATP conserve son monopole légal pour les transports routiers par bus jusqu'au 1er janvier 2025 sur son périmètre (Paris et petite couronne) et le conserve également au-delà, pour d'autres modes de transport (métro et tramway).

Afin de sécuriser les futures délégations de service publics (DSP) attribuées après mise en concurrence, IDFM demande à l'Autorité : i) s'il existe un risque d'atteinte à la concurrence résultant d'une candidature directe de l'Epic RATP aux différents contrats de délégation de service public selon différentes configurations (groupement avec une filiale ou une société tierce) ou de la candidature d'une de ses filiales ; ii) quelles garanties devraient être apportées par l'EPIC à chaque stade de la procédure de passation des contrats de DSP afin d'éviter une offre entretenant la confusion entre les activités relevant du monopole et du champ concurrentiel ; iii)

comment veiller à ce que la RATP n’utilise pas les ressources du monopole vers les marchés en concurrence. Les mêmes questions sont posées s’agissant de la candidature de KEOLIS, filiale de la SNCF.

Dès lors que l’Autorité a été informée par la RATP qu’elle ne candidaterait pas directement, le périmètre de l’analyse a été recentré sur les questions de concurrence résultant de la candidature de sa filiale RATP Dev. Par ailleurs, l’analyse a été étendue aux conditions d’organisation de l’ouverture à la concurrence par IDFM.

Au cours d’une phase transitoire de dix ans, prévue par la réglementation européenne, IDFM a mis en place un dispositif favorisant le processus d’ouverture à la concurrence, en allotissant le marché ouvert à la concurrence selon des périmètres redimensionnés, plus adaptés que les actuels contrats de lignes, et en assurant par la voie contractuelle la reprise des dépôts de bus stratégiques et du parc de véhicules des opérateurs sortants, en vue de leur mise à disposition aux opérateurs issus de la mise en concurrence. L’Autorité salue les orientations de ce plan d’ouverture à la concurrence qui contribueront à un processus ouvert et efficace.

Dans ce contexte, l’Autorité a été amenée à rappeler les principes qui permettent à une entreprise en monopole légal de respecter les règles du droit de la concurrence dans le cadre de la diversification de ses activités sur des marchés ouverts à la concurrence. Elle a tout particulièrement pointé le risque d’effets de levier sur le marché concurrentiel tenant à une confusion des moyens entre l’entreprise en monopole légal et sa filiale (II. A).

Elle a également souligné que la concurrence pouvait être affectée par les conditions d’organisation des appels d’offres, par une mise à disposition imparfaite des moyens d’exploitation indispensables aux futurs concessionnaires (dépôts de bus) ainsi que par une transparence relative des données utiles aux soumissionnaires pour répondre de manière pertinente aux appels d’offres (II B).

Aussi, l’Autorité effectue des recommandations, détaillées en conclusion de l’avis, destinées à renforcer l’effet du dispositif déjà mis en place par IDFM, concernant l’organisation des appels d’offres, les transferts de ressources entre opérateurs sortants et entrants, ainsi que l’accès aux données utiles pour candidater.

Ce résumé a un caractère strictement informatif. Seul fait foi le texte de l'avis.

Information about the notice

Origin of the referral	Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) devenu Ile-de-France Mobilités (IDFM)

Read

See full text of the opinion (in French)
431.06 KB

Communiqué de presse/ press release