Transport urbain : la SNCF et ses filiales Keolis et SNCF Partenariat transmettent à l'Autorité une proposition d'engagements

Publié le 18 novembre 2014

La SNCF s'engage sur la voie d'une autonomie accrue de sa filiale Keolis sur les marchés de conseil et d'assistance technique aux exploitants de transport urbain.

L'Autorité de la concurrence consulte le marché sur les propositions d'engagements.

Dans le cadre d'une procédure ouverte devant l'Autorité de la concurrence par Transdev, le groupe SNCF propose une série d'engagements destinés à renforcer l'autonomie de sa filiale Keolis et à ne pas mobiliser indument les moyens ferroviaires du groupe dans les réponses aux appels d'offres de marchés de conseil, d'assistance technique et d'accompagnement des exploitants de réseaux de transport.

L'Autorité de la concurrence lance une consultation auprès des acteurs du secteur (test de marché) afin de vérifier que cette proposition d'engagements est suffisante pour répondre aux préoccupations de concurrence qu'elle a identifiées.

Le secteur

Les communes et collectivités locales interviennent de multiples façons dans l'organisation des services de transport urbain (bus, métro, tram etc.). Elles peuvent notamment confier la fourniture de ces services, par délégation de services publics, à des opérateurs spécialisés tels Keolis, Transdev, RATP Dev ou Carpostal. Elles peuvent aussi les exercer plus ou moins directement, seules ou en groupements, via notamment des régies ou des sociétés d'économie mixtes. Dans ce cas, ces « autorités organisatrices de transports urbains/AOTU » (collectivités locales…) et leurs émanations (régies, sociétés d'économie mixte…) recourent fréquemment à des prestations extérieures de conseil, d'assistance technique et d'accompagnement auprès des opérateurs de transport pour les aider dans la conception de leur projet.

La plainte de Transdev

Fin 2012, Transdev a saisi l'Autorité de la concurrence à la suite de l'attribution d'un marché public d'assistance technique à l'exploitation de services de transports par la Compagnie des transports strasbourgeois (une société d'économie mixte exploitant le réseau de transport urbain de la communauté urbaine de Strasbourg). Le marché public avait été attribué à un groupement constitué par deux filiales de la SNCF : Keolis et SNCF Partenariat, qui apporte un savoir-faire ferroviaire aux AOTU et à leurs émanations.

La candidature de ce tandem inédit avait notamment convaincu la collectivité strasbourgeoise par ses propositions ferroviaires et d'intermodalité[1].

Dans sa plainte, Transdev reproche à la SNCF d'avoir d'abusé de sa position dominante sur le marché du transport ferroviaire national de voyageurs, entretenant volontairement une confusion entre ses activités en monopole et ses activités relevant du champ concurrentiel et en mobilisant des moyens non réplicables par ses concurrents, qui portent sur l'intermodalité avec le ferroviaire.

Par une décision du 27 juin 2013 (voir communiqué du 27 juin 2013), l'Autorité de la concurrence a rejeté les demandes de mesures conservatoires, pour défaut d'urgence, mais a décidé de poursuivre l'instruction au fond du dossier.

Les préoccupations de concurrence exprimées : le Groupe SNCF pourrait avoir bénéficié de ressources issues du monopole ferroviaire et non accessibles aux concurrents

Dans le cadre de l'instruction au fond, l'Autorité de la concurrence a fait état de préoccupations de concurrence sur les modalités de l'intervention du groupe SNCF sur les marchés d'assistance technique.
L'Autorité s'est interrogée sur les modalités de la « diversification » du groupe SNCF par l'usage de la filiale SNCF Partenariat : une structure sans moyens dédiés, impliquant des cadres de l'EPIC ferroviaire dans des conditions possiblement avantageuses et pouvant bénéficier du rôle, de l'image, de la réputation de la SNCF et de possibles « effets d'influence ».

Elle n'a, dès lors, pas exclu que le groupe SNCF ait pu bénéficier, du fait notamment de son monopole sur le transport ferroviaire de personnes et de la détention des gares de voyageurs, d'un ensemble d'avantages et de moyens, mobilisés indument pour faire levier sur le marché du conseil, de l'accompagnement et de l'assistance technique aux exploitants de réseaux de transport public et ainsi obtenir le marché de la communauté urbaine de Strasbourg.

Les engagements proposés

En réponse à ces préoccupations de concurrence identifiées par l'Autorité, l'EPIC SNCF et ses filiales SNCF PARTENARIAT et KEOLIS ont proposé conjointement, d'interdire au groupe SNCF d'utiliser des ressources issues du monopole ferroviaire qui ne seraient pas accessibles à ses concurrents pour répondre à des appels d'offres sur les marchés de conseil, d'assistance technique et d'accompagnement des exploitants de réseaux.

Plus précisément,

- la filiale SNCF Partenariat ne soumissionnera plus sur de tels marchés, que ce soit seule ou en groupement ;

- L'EPIC SNCF, maison mère du groupe SNCF et détentrice du monopole ferroviaire sur le transport ferroviaire de voyageurs, s'abstiendra également de soumissionner à de tels marchés, seul ou en groupement ;

- Symétriquement, la filiale KEOLIS s'abstiendra de soumissionner à de tels marchés en groupement avec SNCF ;

Ces engagements, pris pour une durée de cinq ans, pourraient être prolongés par l'Autorité, à défaut d'ouverture du marché du transport ferroviaire régional de voyageurs[2].

Les suites de la procédure

L'Autorité soumet ces propositions à un test de marché. A l'issue de cette consultation, le collège de l'Autorité se réunira en séance pour entendre les parties et examiner les observations formulées par les tiers. Il pourra, le cas échéant, demander à ce que les engagements soient modifiés ou complétés puis, après les avoir rendus obligatoires, clore la procédure. Dans le cas où les

engagements, même amendés, ne seraient toujours pas satisfaisants, l'Autorité reprendrait le cours de la procédure contentieuse classique.

Les tiers intéressés ont jusqu'au 18 décembre 2014 à 17h00 pour faire part de leurs observations sur les engagements proposés par la SNCF. Toutes les informations pratiques sont précisées dans le test de marché disponible ici.

1L'intermodalité est la capacité des opérateurs de transport à assurer une continuité entre les différents modes de transport (rail, route…) et de rendre fluide et prévisible le trajet de l'usager.
2A noter que depuis la décision de l'Autorité de la concurrence du 27 juin 2013, la SNCF a pris des dispositions qui renforcent en pratique l'autonomie de Keolis (dissolution d'un GIE entre la SNCF et Keolis et mesures de réorganisation interne de Keolis).

> Consulter le test de marché du 18 novembre 2014

> Consulter les propositions d'engagements de l'Epic SNCF, de SNCF Partenariat et de Keolis

Contact(s)

Yannick Le Dorze
Adjoint à la directrice de la communication
01 55 04 02 14
Contacter par mail