

## CONSEIL DE LA CONCURRENCE

**Avis n° 97-A-20  
du 4 novembre 1997**

**relatif à une demande d'avis de la Fédération des Ascenseurs sur la situation de la concurrence créée par la diversification des activités de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) dans le secteur des ascenseurs et escaliers mécaniques**

---

Le Conseil de la concurrence (section III),

Vu la lettre enregistrée le 29 mai 1996 sous le numéro A 190, par laquelle la Fédération des Ascenseurs a saisi le Conseil de la concurrence, sur le fondement de l'article 5 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1<sup>er</sup> décembre 1986, d'une demande d'avis sur la situation de la concurrence créée par la diversification des activités de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) dans le secteur des ascenseurs et escaliers mécaniques ;

Vu l'ordonnance n° 86-1243 du 1<sup>er</sup> décembre 1986 modifiée, relative à la liberté des prix et de la concurrence, notamment son article 5, et le décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986 modifié, pris pour son application ;

Vu l'ordonnance n° 59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;

Vu le décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la RATP ;

Vu le décret n° 75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la Régie Autonome des Transports Parisiens ;

Le rapporteur, le rapporteur général et le commissaire du Gouvernement entendus, les représentants du Musée du Louvre, de la Société Urbiel, de la RATP et de la Fédération des Ascenseurs entendus conformément aux dispositions de l'article 25 de l'ordonnance précitée ;

Est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations qui suivent :

Par lettre enregistrée le 29 mai 1996, la Fédération des Ascenseurs a saisi le Conseil de la concurrence, en application de l'article 5 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1<sup>er</sup> décembre 1986, d'une demande d'avis

relative à " *la situation de la concurrence créée par la diversification des activités de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) sur le marché de la maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques* ". Il est plus particulièrement demandé au Conseil de la concurrence d'examiner si la concurrence faite par la RATP, par l'intermédiaire de sa filiale Urbiel, sur le marché de la maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques est licite et si la diversification de la RATP par le biais de la société Urbiel sur le marché de la maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques n'entraîne pas des distorsions de concurrence sur ce marché.

A titre liminaire, il convient de rappeler que le Conseil dispose d'une compétence d'attribution et qu'il ne lui appartient pas d'apprécier la régularité d'un comportement au regard des dispositions d'un autre texte que celles de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 ou des articles 85 et 86 du Traité de Rome.

Par ailleurs, il n'appartient pas au Conseil de la concurrence, saisi d'une demande d'avis sur le fondement de l'article 5 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986, de se prononcer sur la question de savoir si telle ou telle pratique d'un opérateur est contraire aux dispositions des articles 7 ou 8 de ladite ordonnance. Seules une saisine contentieuse et la mise en oeuvre de la procédure pleinement contradictoire prévue par le titre III de l'ordonnance sont de nature à conduire à une appréciation de la licéité de la pratique considérée au regard des dispositions prohibant les ententes illicites ou les abus anticoncurrentiels de position dominante ou de dépendance économique.

Après avoir défini l'activité en cause et présenté le secteur des ascenseurs et escaliers mécaniques (I), le présent avis s'attache à décrire les missions de la RATP et l'activité de la société Urbiel (II), puis examine les conditions de l'intervention de la RATP par le biais de sa filiale Urbiel sur le marché en cause (III).

## **I. - Le secteur des ascenseurs et escaliers mécaniques**

### **A. - GÉNÉRALITÉS**

Le secteur des ascenseurs et escaliers mécaniques (8,9 milliards de francs de chiffre d'affaires en 1996 dont 1,3 à l'exportation) regroupe deux types d'activité distincts, d'une part, la conception, la fabrication et l'installation d'ascenseurs, escaliers mécaniques et monte-charges dans les immeubles (1,7 milliard en 1996 soit 22% du chiffre d'affaires national), d'autre part, l'entretien, la réparation et la modernisation des équipements installés (5,9 milliards de francs soit 78% du chiffre d'affaires national du secteur en 1996).

Dans son avis n° 96-A-14 du 19 novembre 1996 relatif au projet de prise de contrôle de la société Ascenseurs Soulier par la société Otis, le Conseil a considéré que " *ces deux activités qui n'ont pas la même finalité et qui ne sont pas destinées à satisfaire les mêmes besoins ne se situent pas sur le même marché* ".

Après avoir connu une croissance rapide au cours des trente dernières années, le marché français de la conception, de la fabrication et de l'installation des ascenseurs est touché depuis 1991 par la récession du

bâtiment. La morosité de ce marché est par ailleurs accentuée par la tendance actuelle à la construction d'immeubles d'habitation moins hauts qui ne nécessitent pas systématiquement d'équipements en ascenseurs. Ainsi, le nombre d'ascenseurs installés est passé de 12 655 en 1991 à 8 220 en 1996 soit une baisse de 35 %.

Les escaliers mécaniques sont moins affectés par cette récession. En effet, selon les données de la Fédération des industries électriques et électromécaniques (FIEE), le nombre d'escaliers mécaniques installés en France chaque année est passé de 464 en 1994 à 489 en 1995 et à 429 en 1996. Toutefois, ces équipements ne représentent que 12 % du chiffre d'affaires de la branche installation.

Cette conjoncture globalement défavorable n'est en outre pas compensée par l'exportation, en stagnation depuis plusieurs années.

Le tableau ci-après, qui reprend les données recueillies par la FIEE auprès des entreprises du secteur de l'installation et de la maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques, illustre l'évolution du chiffre d'affaires et la répartition de l'activité de ce secteur au cours des six dernières années.

(en milliards de Francs)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES NATIONAL</b>	<b>8,2</b>	<b>8,5</b>	<b>8,2</b>	<b>7,6</b>	<b>7,6</b>	<b>7,6</b>
<b>INSTALLATIONS</b>	<b>2,6</b>	<b>2,8</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>1,9</b>	<b>1,7</b>
ascenseurs	2,4	2,5	2,1	1,8	1,75	1,5
escaliers mécaniques	0,2	0,3	0,2	0,3	0,15	0,2
<b>SERVICES</b>	<b>5,6</b>	<b>5,7</b>	<b>5,8</b>	<b>5,5</b>	<b>5,7</b>	<b>5,9</b>
<b>EXPORT</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>
<b>CA GLOBAL</b>	<b>9,4</b>	<b>9,7</b>	<b>9,3</b>	<b>8,7</b>	<b>8,8</b>	<b>8,9</b>

(Source : Fédération des industries électriques et électromécaniques)

La baisse de la demande d'équipements neufs a eu pour effet d'intensifier la concurrence entre installateurs. Ainsi, selon l'étude du XERFI (Conjoncture des Secteurs d'Entreprises et Recherches Financières), le prix de vente des ascenseurs mis en service a enregistré une baisse à prix constant sur les années 91-95 de 22%.

La contraction de ce marché a par ailleurs conduit les opérateurs à reporter le développement de leur activité sur l'autre branche du secteur, celle des prestations de service.

## **B. - LES PRESTATIONS DE SERVICE**

- Les intervenants :
- Les offreurs :

Le secteur des ascenseurs, monte-charges et escaliers mécaniques regroupe selon la Fédération des Ascenseurs, entre 120 et 150 entreprises de fabrication, installation et maintenance de ces appareils, dont 90 sont adhérentes de la Fédération des Ascenseurs, et occupe environ 15 000 personnes.

Deux catégories d'opérateurs sont distinguées : ceux qui fabriquent, installent et entretiennent les équipements et ceux qui ne font que de la maintenance.

La première catégorie d'opérateurs est constituée principalement par quatre groupes d'entreprises de dimension internationale : les sociétés Otis, Thyssen ascenseurs, Schindler et Koné. Ces entreprises représentent plus de 95% du chiffre d'affaires français du secteur, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

(en milliards de francs )

<b>ENTREPRISES</b>	<b>CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL France avec filiales françaises</b>	<b>PARTS DE MARCHÉ (CA national du secteur en 1996 : 7,6 MDF)</b>
OTIS	3,4	44,7%
THYSSEN	0,9	11,8%
SCHINDLER	1,6	21%
KONE	1,4	18,4%

(source : Fédération des Ascenseurs)

Elles employaient en 1995, selon les indications données par le Conseil de la concurrence dans son avis du 19 novembre 1996, environ 75% des salariés de cette activité avec, pour trois d'entre elles, plus de 500 personnes et, pour l'une, plus de 5 000.

Enfin, elles interviennent sur l'ensemble du territoire national par le biais d'agences et de centres de maintenance.

La seconde catégorie d'opérateurs comprend les PME indépendantes, au nombre d'une centaine, en augmentation constante. Dix nouvelles sociétés en région parisienne ont ainsi été enregistrées par la Fédération des Ascenseurs depuis 1991.

En raison de leur taille, les PME n'interviennent pour la plupart que sur le marché de l'entretien-réparation principalement au plan local, parfois au plan régional pour les plus importantes

d'entre elles.

Par ailleurs, les services qu'elles peuvent offrir ne sont pas comparables à ceux des grands groupes. Ainsi que l'a relevé le Conseil de la concurrence dans son avis précité, le parc d'appareils que peut prendre en charge une PME est fonction du nombre d'agents de maintenance dont elle dispose, de la densité et de la technologie des appareils dans son périmètre d'intervention.

Enfin, une PME ne pourra pas soumissionner à des appels d'offres nécessitant la mise à disposition permanente d'une équipe de maintenance, comme c'est le cas pour les marchés des grands établissements publics tels que les musées.

## **1. Les demandeurs**

*La demande de prestations de services émane :*

du secteur privé, principalement des gestionnaires d'immeubles d'habitation et de bureaux, de l'industrie, du commerce, et du secteur hôtelier. Ces demandeurs représentent, selon la Fédération des Ascenseurs, un peu plus de 60% du chiffre d'affaires du marché des prestations de services ;

du secteur public (collectivités publiques, offices d'HLM, hôpitaux, musées) pour des contrats passés en général à l'issue d'une procédure d'appel d'offres.

## **2. Les caractéristiques du marché des prestations de service**

*a) Un marché dominé par la maintenance*

Le marché des prestations de service (5,9 sur les 7,6 milliards de francs réalisés en France en 1996) comprend trois activités : l'entretien courant des appareils, la réparation et la modernisation des équipements, étant précisé que ces deux dernières activités ne sont pas distinguées par les statistiques professionnelles.

L'activité d'entretien représente environ 78% du marché des prestations de service et son chiffre d'affaires est passé de 3,4 à 4,3 milliards de francs de 1991 à 1996 soit une progression d'environ 30%.

En revanche le chiffre d'affaires de la réparation et de la modernisation des équipements a connu une baisse significative de 40% au cours des cinq dernières années : il est passé de 2,1 à 1,5 milliard de francs de 1991 à 1996. Ces activités ne représentent plus que 25% du marché des prestations de service contre 37,5 en 1991.

L'évolution divergente de ces activités résulte de plusieurs phénomènes.

La croissance de l'activité de maintenance des ascenseurs, monte-charges et escaliers mécaniques :

Celle-ci est tout d'abord liée aux contraintes réglementaires en matière de sécurité, qui imposent un examen régulier des 430 000 appareils en service en France dont environ 150 000 pour l'Île-de-France soit 35% du volume et 45 % du chiffre d'affaires total de cette activité. En effet, l'arrêté ministériel du 11 mars 1977 relatif aux conditions d'entretien normalisées de ces appareils rend obligatoire la réalisation par l'installateur d'un nombre déterminé d'opérations et la fourniture de prestations à sa clientèle par le biais d'un contrat d'entretien normal (12 visites par an) ou complet (prévoyant le remplacement d'un certain nombre de pièces annuellement). A cette disposition s'ajoute, pour les immeubles de grande hauteur, celle de l'arrêté du 18 octobre 1977 qui prévoit des règles spécifiques de sécurité et de protection à respecter contre les risques d'incendie.

En second lieu, elle résulte de l'accroissement régulier du parc (2% par an en moyenne au cours des trois dernières années) et de l'augmentation corrélative du nombre d'interventions de maintenance.

*L'important recul de l'activité de réparation et modernisation :*

Celui-ci est lié en partie au fait que tous les ascenseurs, qui aux termes de la loi du 23 juin 1989 relative à l'information et à la protection des consommateurs devaient être équipés, avant le 31 décembre 1992, soit de grilles de sécurité, soit de doubles portes, le sont aujourd'hui. Depuis cette date la baisse d'activité n'a pu être compensée par des opérations de transformation des ascenseurs compte tenu de la faiblesse des investissements tant privés que publics. Aujourd'hui, la principale source d'activité pour la réparation-modernisation réside dans l'existence d'un parc ancien, la moitié des appareils en service ayant plus de vingt ans.

Globalement, la branche des prestations de service a connu au cours des cinq dernières années une croissance régulière de l'ordre de 3 à 5% par an en raison de la part prépondérante de l'entretien (73% du CA 1996 des prestations de service), comme cela ressort du tableau ci-après :

(en milliards de Francs)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>PRESTATIONS DE SERVICE</b>	<b>5,6</b>	<b>5,7</b>	<b>5,8</b>	<b>5,5</b>	<b>5,7</b>	<b>5,9</b>
<b>dont :</b>						
- entretien - réparations et modernisation	3,4 2,2	3,5 2,2	3,75 2,05	3,9 1,6	4,1 1,6	4,3 1,6

(Source : Fédération des industries électriques et Fédération des Ascenseurs)

### 3. Un marché local

Dans son avis n°96-A-14 du 19 novembre 1996, le Conseil de la concurrence avait considéré que :

"Les contrats d'entretien des ascenseurs imposent aux entreprises des contraintes en termes de délais d'intervention ; que ces délais sont très courts, notamment pour les situations exigeant des interventions d'urgence, et qu'ils obligent donc les entreprises à évoluer sur des zones géographiques plus ou moins limitées dans lesquelles les conditions de circulation leur permettent d'intervenir dans les délais qui leurs sont prescrits ; que les entreprises exercent en l'espèce une activité de proximité pour répondre à la demande (...)".

Il ressort de cet avis que les entreprises qui assurent la maintenance et l'entretien des ascenseurs et escaliers roulants interviennent sur une zone géographique limitée notamment pour répondre aux urgences. Le marché concerné pour la réalisation de ce type de prestations de services est donc local.

## **II. - Les missions de la RATP et de la société Urbiel**

### **A. - LES MISSIONS DE LA RATP**

#### **1. Le statut**

La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) a été créée par la loi n° 48-506 du 21 mars 1948 relative à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne. Cette loi lui a conféré le statut d'établissement public à caractère industriel et commercial. La Régie est ainsi dotée de l'autonomie financière.

L'organisation des transports parisiens dans la région Île-de-France a été réformée par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 qui a maintenu à la RATP son statut d'établissement public industriel et commercial.

#### **2. Les missions**

La loi de 1948 avait attribué à la RATP (article 2) :

" L'exploitation des lignes de transports en commun de voyageurs concédées à la Compagnie du chemin de fer métropolitain, ou affermées à la société des transports en commun de la région parisienne antérieurement à sa fusion avec la Compagnie du Chemin de fer métropolitain, ainsi que les lignes de transport en commun dont l'exploitation pourrait lui être confiée ".

L'ordonnance du 7 janvier 1959 précitée a transféré à la régie l'exploitation directe des lignes qui lui avaient été antérieurement confiées par la loi de 1948. En outre, ce texte, qui prévoit, comme la loi de 1948, que la Régie peut être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes, dispose en outre que la RATP peut assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles.

Les conditions de construction, d'équipement, d'exploitation des réseaux et lignes de transport en commun de voyageurs sont définies dans le cahier des charges prévu par l'article 13 du décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la RATP et qui a été approuvé par le décret n° 75-470 du 4 juin 1975.

Dans son article introductif 0.1 le cahier des charges rappelle qu'il " s'applique aux réseaux de transport en commun dont la construction, l'équipement ou l'exploitation sont confiés à la Régie autonome des transports parisiens (RATP), en vertu de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959. Il ne s'applique pas aux autres services qu'assurerait la Régie.

La RATP détermine les conditions de construction, d'équipement, d'exploitation de ces réseaux, dans le cadre des dispositions du présent cahier des charges ".

Par ailleurs le titre III relatif à l'exploitation technique prévoit :

- article 3.1 : " La RATP est tenue d'effectuer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et de qualité de service. Elle assure l'exécution de cette obligation selon les modalités les mieux adaptées à ses possibilités techniques (...) ".
- article 3.10 : " La RATP met à la disposition des voyageurs des appareils élévateurs dans les gares et stations qui comportent des dénivellations importantes, et des transporteurs horizontaux dans celles qui comportent des parcours étendus (...) ".

Ainsi, la RATP exploite sur son réseau un parc de 735 escaliers mécaniques et trottoirs roulants, 281 ascenseurs, 39 monte-charges et 28 monte-handicapés, dont elle assure elle-même la maintenance conformément à son cahier des charges.

Cette activité relève d'un département spécifique, celui des équipements et des systèmes électriques (ESE), chargé à la fois de la production, du transport et de la distribution d'électricité, mais également de la signalisation et des modes de conduite (pilotage automatique), et enfin de l'éclairage, de la ventilation et de la maintenance des escaliers mécaniques et ascenseurs. Ce département regroupe 2000 personnes, dont 350 environ sont affectées à la maintenance des escaliers mécaniques et des ascenseurs.

### **3. La société Urbiel**

*a) Son statut :*

La société Urbiel, créée en 1993, est une société anonyme au capital de 10 millions de francs (dont la moitié a été libérée), filiale à 100% de la RATP.

En 1996, cette entreprise a réalisé un chiffre d'affaires de 8,3 millions de francs en stagnation par rapport à l'année précédente.

## *b) Ses missions*

Selon l'article 2 des statuts, la société Urbiel a pour objet :

" - de réaliser toutes prestations d'études et toutes opérations commerciales ou financières relatives à l'exploitation des transports publics de voyageurs ou secteurs connexes de la région Ile-de-France ;

de prendre et de gérer des participations dans tous organismes existants ou à créer intervenant dans le secteur des transports publics de voyageurs ou secteurs connexes de la région Île-de-France.

Et généralement faire toutes opérations commerciales, industrielles, financières, mobilières ou immobilières pouvant être nécessaires ou utiles à la réalisation et au développement de l'objet social " .

La société Urbiel est donc un prestataire de services dans le secteur des transports publics de voyageurs et secteurs connexes, dont l'activité est limitée à la région Ile-de-France.

L'objectif poursuivi par la RATP à travers cette filiale est de vendre son savoir-faire en matière d'organisation et d'exploitation des transports en commun de voyageurs, mais également son savoir-faire technologique.

Le conseil en organisation de transports, consiste pour Urbiel à effectuer des études pour les sociétés de transport public et les collectivités de la région Île-de-France qui désirent mettre en place un service de transports en commun. Par exemple, en 1995, Urbiel a réalisé, pour la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, une étude concernant la création d'un site propre entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Villaroy. Cette activité a représenté en 1996 3,6 millions de francs, soit 43% du chiffre d'affaires d'Urbiel.

Les ventes d'Urbiel du savoir-faire technologique de la RATP dans la région Île-de-France reposent, d'une part, sur des technologies de base comme la maintenance et la réparation des ascenseurs, escaliers mécaniques et trottoirs roulants, et, d'autre part, sur des technologies innovantes telles que le " pass sans contact pour voyageur " (badge se substituant aux tickets, utilisable à la fois sur le réseau des autobus et sur le réseau ferré SNCF-RATP) ou la localisation des autobus par GPS pour accroître la sécurité. Les technologies nouvelles qui sont développées par la RATP n'ont toutefois pas encore été distribuées par Urbiel. En revanche la vente du savoir-faire de la RATP en matière de maintenance des escaliers mécaniques et ascenseurs, exclusivement à destination du secteur public, représentait, en 1996, 57% du chiffre d'affaires d'Urbiel (4,7 sur les 8,3 millions de francs réalisés en 1996).

Par ailleurs, Urbiel détient des participations majoritaires dans quatre sociétés : RATP VAL SERVICES, LIGNE HORIZON, SQY BUS, SOCIETE POUR LA DESSERTE INTERNE DE L'AEROPORT CHARLES DE GAULLE. Ces entreprises sont chargées de l'exploitation de lignes de transport spécifiques telles que Orlyval, les transports en commun de la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines, la ligne " horizon " qui relie la gare RER de Noisy-le-Sec à une ZAC ou encore la desserte interne de

l'aéroport Charles de Gaulle.

### **III. - L'intervention de la RATP sur le marché de la maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques au regard des règles de concurrence**

Pour exercer son activité de maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques à l'extérieur de son réseau, la RATP a créé une filiale, la société Urbiel.

Le Conseil de la concurrence s'est déjà prononcé, à plusieurs reprises, sur les problèmes de concurrence soulevés par la diversification des activités d'une entreprise publique.

Les conditions d'intervention de la RATP sur le marché de la maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques seront donc analysées au regard des avis du Conseil relatifs à la diversification des monopoles publics et notamment ceux concernant la diversification des activités d'EDF et de GDF (avis du 10 mai 1994) et les activités de messageries de la SNCF (avis du 17 octobre 1995).

#### **1. La création de filiales par la RATP**

Dans un avis n° 352 281 du 15 juillet 1992 relatif à " La possibilité pour la RATP eu égard à la spécialité de son établissement public de prendre directement ou indirectement à travers une holding, des participations financières dans le capital de sociétés chargées de l'exploitation de réseaux de transport en commun situés en dehors de la région des transports parisiens ", le Conseil d'État a tout d'abord rappelé que, si la spécialisation de l'établissement public limite à la région parisienne la mission d'exploitation de réseaux et de lignes de transports publics de voyageurs de la RATP, cette spécialisation " ne saurait être interprétée comme lui interdisant d'exercer conformément à une jurisprudence constante et même en dehors de la région des transports parisiens, des activités qui sont le complément de sa mission et qui présentent un intérêt direct pour l'amélioration des conditions d'exercice de celle-ci. Il en va ainsi notamment des activités représentant un apport de savoir faire, ou d'assistance technique, qui se fixent pour objectif la formation du personnel de la Régie, les échanges techniques et la valorisation de ses compétences ".

Il a relevé, en outre, que l'article 6 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la RATP, qui prévoit que " *le Conseil d'administration délibère notamment sur la prise, l'extension ou la cession de participations financières* ", réserve le droit à la RATP " *de constituer des sociétés holding et de prendre des participations comme l'article 19 de la loi du 21 mars 1948 l'y autorisait déjà* ".

Il ressort donc de cet avis que la RATP est fondée à créer des filiales qui, comme Urbiel, lui permettent de valoriser ses compétences dans un secteur spécifique et, en l'espèce, celui de la maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques.

## 2. Le fonctionnement de la société Urbiel

Dans ses avis n° 94-A-15 du 10 mai 1994 et n° 95-A-18 du 17 octobre 1995 précités, le Conseil de la concurrence a défini les conditions nécessaires à l'exercice normal du jeu de la concurrence des filiales d'entreprises publiques et des établissements publics spécialisés. Il a mis en évidence la nécessité d'une séparation stricte entre les activités liées au monopole et celles de diversification. Il a ainsi précisé que les activités liées au monopole et les activités de diversification devaient, d'une part, faire l'objet d'une séparation juridique, que, d'autre part, les activités de diversification devaient être exercées indépendamment de l'établissement public, c'est-à-dire par des moyens matériels et humains propres, et que des dispositions comptables et financières devaient être prises de manière à permettre d'identifier clairement les flux financiers entre l'entreprise en situation de monopole et ses filiales et de vérifier que les activités de diversification ne bénéficiaient pas de subventions provenant des profits du monopole.

Il convient, dès lors, d'examiner les conditions de fonctionnement sur le marché de la maintenance des ascenseurs et des escaliers mécaniques de la filiale Urbiel de la RATP au regard de ces principes. Toutefois, la séparation juridique entre la RATP et Urbiel ne fera pas l'objet d'un examen particulier, ayant déjà été établie précédemment (cf. II, §2.1).

### *a) Les moyens matériels et humains*

La société Urbiel est installée au 54 quai de la Rapée à Paris, dans les locaux du siège social de la RATP, où elle loue par une convention d'occupation 53m<sup>2</sup> de bureaux ; elle rembourse à la RATP des frais d'administration et de logistique à due proportion de son occupation.

Elle emploie exclusivement du personnel de la RATP : un directeur général, un chargé de mission, une secrétaire et plusieurs agents spécialisés dans la maintenance des escaliers mécaniques et des ascenseurs. Ce personnel est en disponibilité spéciale auprès de la société Urbiel dans les conditions définies par les articles 33 et 34 du statut du personnel de la RATP.

L'article 33 de ce statut définit la disponibilité spéciale comme étant " la position de l'agent qui, utilisé hors de la Régie, continue à bénéficier, sous réserve des dispositions de l'article 34, de ses droits à l'avancement et à la retraite. "

Il prévoit quatre cas de disponibilité spéciale dont la " mise à la disposition d'une entreprise privée dont l'activité se rattache à l'industrie des transports ".

L'article 34 précise que :

" La charge de la rémunération et des avantages maintenus aux agents mis en disponibilité spéciale, notamment par les articles 79 (assurance maladie),91(assurances accidents du travail et maladies professionnelles),93 (indemnités au décès) et 136 (cartes de services et cartes de circulation) et par le Règlement des retraites est couverte par le nouvel employeur.

Cette obligation figure obligatoirement dans le contrat passé entre les parties en cause, ainsi qu'une disposition permettant à la Régie de dégager sa responsabilité en cas d'accident du travail qui ne serait pas strictement imputable à l'agent, et d'accidents aux tiers.

Le remboursement de la rémunération et le paiement des charges annexes telles qu'elles sont définies ci-dessus font l'objet d'un débit au compte du tiers employeur (...)"

Conformément à l'article 34 précité une convention a été signée le 21 juillet 1994 entre la société Urbiel et la RATP. Elle prévoit que le personnel utilisé par Urbiel est rémunéré directement par la RATP mais que cette société reverse à la RATP les salaires des agents mis en disponibilité spéciale. Ces rémunérations incorporent toutes les primes, les charges sociales et sont majorées de frais généraux d'un montant de 2% des salaires et charges, ainsi que de la TVA sur le total des sommes versées.

Cette convention précise par ailleurs dans son article 9 :

" Les agents devenant pendant la durée de leur mise en disponibilité spéciale les préposés de la société Urbiel, celle-ci assumera seule les responsabilités qui en découlent.

En particulier, la société Urbiel supportera seule à ce titre, les conséquences des dommages de toutes nature imputables au fait des agents mis par la RATP à sa disposition et qui pourrait survenir à quelque personne que ce soit, même à la RATP ".

Il ressort de ce qui précède que la société Urbiel supporte la charge de son personnel et est responsable des actes qu'il peut commettre.

Pour réaliser les études d'organisation et d'exploitation des lignes de transports en commun, Urbiel, qui ne dispose pas de bureau d'études propre, fait appel au personnel qualifié de la RATP. Pour chaque étude, la RATP adresse à Urbiel un devis détaillé des prestations qu'elle s'engage à lui fournir, à partir duquel une convention est établie entre les deux entreprises. Cette convention détermine également les délais de réalisation et de paiement de l'étude.

#### *b) La comptabilité*

Urbiel, société anonyme, distincte de la RATP, dispose d'une comptabilité qui permet de distinguer, d'une part, ses activités de prestataire de services de conseil en organisation de transports (3,6 millions de francs en 1996) et, d'autre part, la maintenance des ascenseurs et des escaliers mécaniques (4,730 millions de francs en 1996) qui, au total, lui permettent de réaliser un chiffre d'affaires de plus de 8 millions de francs.

Urbiel est soumise aux règles comptables de droit commun applicables aux sociétés anonymes. Figurent dans sa comptabilité tous les mouvements financiers entre cette société et la RATP. Ainsi les charges

externes du compte de résultat comprennent, notamment, le paiement effectif à la RATP des salaires de ses personnels de direction et administratif (directeur et chargés d'études, secrétaire, chargé de mission) et de location des locaux occupés par Urbiel dans l'immeuble de la RATP, les achats nécessaires à l'exécution du contrat du Louvre (pièces détachées, reversement à la RATP des rémunérations du personnel en disponibilité spéciale auprès d'Urbiel et présent sur le site du Louvre).

### *c) La facturation*

Il ressort de l'instruction, ce que confirme l'état financier produit par la société Urbiel, que cette entreprise facture elle-même tous ses achats à ses fournisseurs et notamment toutes les pièces détachées nécessaires à la maintenance du parc d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs du Musée du Louvre.

Il a été mis en évidence qu'aucune facture ne comporte l'en-tête OTIS et SCHINDLER alors même que ces fabricants ont équipé le Musée du Louvre en appareils élévateurs et escaliers mécaniques. Cette situation résulterait, selon Urbiel, de difficultés d'approvisionnement opposées par ces fabricants, au début de l'exécution du marché du Louvre en 1994, qui l'ont contrainte à se fournir soit à l'étranger, soit auprès de sociétés françaises spécialisées dans la vente de pièces détachées.

## **3. Incidence de l'activité de la société Urbiel sur le marché de la maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques**

### *a) La place de la société Urbiel sur le marché concerné*

Dans son avis relatif au projet de prise de contrôle de la société Ascenseurs Soulier par la société Otis du 19 novembre 1996, le Conseil de la concurrence a considéré que les entreprises qui assurent la maintenance des ascenseurs exerçaient une activité de proximité dans la mesure où les contrats d'entretien leur imposent des délais d'intervention très brefs en cas d'urgence, qui les obligent à limiter leur aire d'intervention.

Cette analyse s'applique également à la maintenance des escaliers mécaniques qui est réalisée par les mêmes entreprises et qui est soumise aux mêmes contraintes. Le marché de la maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques est donc un marché local.

En l'espèce, ce marché est celui de l'Ile-de-France puisque l'article 2 des statuts de la société Urbiel limite la zone géographique d'intervention de cette entreprise à la région Ile-de-France où sont situés 35% des appareils : sur les 385 501 appareils faisant l'objet d'un contrat de maintenance, environ 135 000 sont situés en Ile-de-France, le secteur public, seul segment sur lequel intervient la société Urbiel représente 40% du marché de la maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques, soit environ 54 000 appareils. Dans ces conditions, la société Urbiel, qui n'intervient que pour la maintenance des équipements du Louvre (28 escaliers mécaniques et trottoirs roulants, 32 ascenseurs, 15 monte-charges et 25 monte-handicapés), ne représente en volume que 0,19% de ce marché.

### *b) L'utilisation de la notoriété de la RATP*

S'il n'est pas douteux que la RATP jouit d'une notoriété qui repose sur sa qualité d'établissement public et son ancienneté et qui est associée à une réputation de sérieux, de fiabilité et de sécurité, les principales sociétés qui interviennent sur le marché des collectivités publiques, notamment sur le segment des marchés des sites à grande fréquence de passage, appartiennent à quatre grands groupes internationaux, Otis, Schindler, Koné et Thyssen, et bénéficient également d'une très forte notoriété nationale et internationale.

Dès lors, l'image de la RATP, à supposer qu'elle soit utilisée par la société Urbiel, ne paraît pas de nature à fausser le jeu de la concurrence sur le marché concerné, d'autant que la création de la société Urbiel est récente (1993) et que la compétence de la RATP en matière de transports collectifs ne permet pas de présager de sa capacité à assurer dans de bonnes conditions la maintenance d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques.

### *c) Les coûts salariaux*

Selon la Fédération des Ascenseurs, le coût horaire moyen mensuel toutes charges comprises (13<sup>ème</sup> mois, astreintes et heures supplémentaires, primes d'ancienneté, charges sociales inclus) d'un technicien de maintenance débutant et d'un agent expérimenté (15 ans d'ancienneté pour les sociétés du secteur) est, pour le premier de 99,88 francs et pour le second de 163,89 francs.

En ce qui concerne la société Urbiel, selon les éléments fournis par la RATP le coût horaire moyen mensuel d'un agent d'exécution de la RATP détaché auprès d'Urbiel est de 187,35 francs pour un débutant et de 242,09 francs pour le technicien le plus expérimenté. Ce coût horaire comprend l'ensemble des charges payées par Urbiel c'est-à-dire les salaires et primes, les charges sociales et la majoration représentant les frais de gestion du personnel détaché.

Il apparaît dès lors que le coût de la main d'oeuvre d'un agent d'exécution RATP intervenant au Louvre pour le compte d'Urbiel est, pour un agent peu expérimenté, pratiquement le double de celui d'un technicien du secteur des ascenseurs et escaliers mécaniques et, pour un agent expérimenté, supérieur de 50% par rapport à un technicien confirmé de cette branche d'activité.

Cette société a cependant emporté à deux reprises le marché de la maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques du musée du Louvre -pour lequel en raison de son volume seuls les quatre grands groupes internationaux pouvaient se porter candidats- pour un prix sensiblement inférieur à son seul concurrent, le groupement Otis-Schindler. Cette compétitivité de la société Urbiel, alors qu'elle connaît des coûts unitaires de personnel plus élevés qu'Otis, Schindler, Thyssen et Koné, et qu'elle doit s'approvisionner en pièces détachées auprès de ces sociétés ou de leurs revendeurs, paraît pouvoir s'expliquer par une meilleure quantification des heures de présence des agents sur le site, ainsi que des pièces détachées.

En outre, l'analyse de la comptabilité d'Urbiel et notamment de ses charges externes montre qu'en dépit de coûts unitaires de main d'oeuvre très supérieurs à ceux des entreprises du secteur, cette entreprise ne vend pas ses services à un prix inférieur à ses coûts. Ainsi, la récapitulation des recettes et des dépenses du marché du Louvre, telle qu'elle ressort de la comptabilité produite par Urbiel, fait apparaître que ce contrat a représenté en 1996 un chiffre d'affaires de 4 730 866 francs pour un montant de frais de 4 551 015 francs. Urbiel a donc dégagé 179 520 francs de résultats.

#### *d) Le capital d'Urbiel*

Le Conseil s'est interrogé sur l'apparente disproportion entre le montant du capital de la société Urbiel (10 millions de francs dont un peu plus de la moitié a été libérée à ce jour) et l'activité de cette société qui a réalisé un chiffre d'affaires d'un peu plus de 8 millions de francs en 1996.

Selon la RATP cette disproportion vient pour partie du fait qu'Urbiel est, d'une part, une société intervenant sur le marché de la maintenance des ascenseurs et des escaliers mécaniques et, d'autre part, une société holding qui peut être conduite à reprendre des participations financières antérieurement détenues par la RATP.

Le Conseil observe que, dans ces conditions, l'importance du capital d'Urbiel pourrait lui permettre dans l'avenir de soumissionner à perte à certains contrats, ce qu'elle n'a cependant pas fait jusqu'à maintenant. Ce risque pourrait être écarté si les participations financières (l'activité de holding) étaient séparées de l'activité de maintenance et confiées à une société holding qui pourrait être la société mère d'Urbiel ou une société soeur, ainsi que l'a déjà préconisé le Conseil dans son avis n° 95-A-15 du 10 mai 1995 relatif à la diversification des activités d'EDF et de GDF.

Le Conseil estime que l'entrée de la société Urbiel sur le marché de la maintenance des ascenseurs et des escaliers mécaniques en tant qu'elle a pour effet d'augmenter le nombre des offreurs capables de répondre à des appels d'offres d'une certaine importance, segment sur lequel seuls quatre opérateurs appartenant à des groupes internationaux intervenaient et représentaient plus de 90% du chiffre d'affaires français du secteur des ascenseurs, est favorable au jeu de la concurrence.

Délibéré, sur le rapport de Mme Annick Biolley-Coornaert, par M. Barbeau, président, MM. Cortesse et Jenny, vice-présidents, Mme Boutard-Labarde, MM. Rocca, Robin et Thiolon, membres.

Le rapporteur Général,  
Marie Picard

Le président,  
Charles Barbeau