

**Décision n° 23-DCC-77 du 16 mai 2023
relative à la prise de contrôle conjoint de la société Cityscoot par la
société RATP Capital Innovation et la CDC**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé au service des concentrations le 26 juillet 2022, déclaré complet le 19 décembre 2022, relatif à la prise de contrôle conjoint de la société Cityscoot par la société RATP Capital Innovation et la CDC, formalisée par un protocole de conciliation homologué par le tribunal de commerce de Paris le 20 septembre 2022 ;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence, et notamment ses articles L. 430-1 à L. 430-7 ;

Vu les éléments complémentaires transmis par la partie notifiante au cours de l'instruction ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Adopte la décision suivante :

Résumé¹

Aux termes de la présente décision, l'Autorité a procédé à l'examen de la prise de contrôle conjoint par RATP Capital Innovation, (ci-après, « RATP CI ») et la Caisse des dépôts et consignations (ci-après, « CDC ») de la société Cityscoot.

RATP CI est une filiale de l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après, « RATP »). La RATP exerce une activité de transport public de voyageurs principalement en France et bénéficie en Île-de-France d'un monopole d'exploitation sur plusieurs modes de transport. LA RATP est également active dans le secteur des mobilités partagées et dans celui de la mobilité par association de services (ci-après, « MAS »)².

La CDC est un établissement public qui remplit des missions d'intérêt général, en appui des politiques publiques conduites par l'État et les collectivités locales. La CDC exerce des activités ouvertes à la concurrence dont le transport public de voyageurs urbains et interurbains à travers la société Transdev.

La société Cityscoot fournit des services de scooters électriques en libre-service. Elle est active à Paris et dans plusieurs villes de la petite couronne parisienne.

Compte tenu des activités des parties, l'Autorité a examiné les risques (i) d'effets verticaux entre les marchés aval de la fourniture de services de mobilité partagée et ceux de la distribution de services de MAS, (ii) d'effets congloméraux entre les services de transport public des sociétés-mères et les services de scooters en libre-service de la cible tant à l'amont qu'à l'aval et (iii) de coordination entre les sociétés-mères sur les marchés du transport public de voyageurs.

Au terme de l'analyse concurrentielle, l'Autorité a écarté tout risque d'atteinte à la concurrence au titre des effets verticaux entre les marchés aval de la fourniture de services de mobilité partagée et ceux de la distribution de services de MAS compte tenu du cadre légal qui régit les relations entre opérateurs de mobilité et opérateurs de MAS.

S'agissant des effets congloméraux, compte tenu notamment du cadre légal applicable, l'Autorité a retenu que les sociétés-mères n'auront ni la capacité ni l'incitation à mettre en œuvre une stratégie de vente liée entre les services de transport public et les services de scooters en libre-service de la cible. L'Autorité a également écarté tout risque lié aux données dont la RATP dispose dans le cadre de son activité de transport public sous monopole pour le développement des activités de la cible en raison des dispositions légales et contractuelles liées à leur utilisation.

Enfin, l'Autorité a écarté tout risque de coordination des sociétés-mères sur les marchés du transport public de voyageurs sur lesquels les sociétés-mères sont simultanément présentes, compte tenu de l'activité limitée de la cible par rapport aux activités des sociétés-mères et du contexte concurrentiel dans lequel elles exercent leurs activités sur ces marchés.

L'Autorité a donc autorisé l'opération sans condition.

¹ Ce résumé a un caractère strictement informatif. Seuls font foi les motifs de la décision numérotés ci-après.

² La mobilité par association de services peut combiner différents modes de transport parmi ceux disponibles, tels que les transports en commun, le taxi, la voiture de transport avec chauffeur, le covoiturage, l'autopartage, le vélo ou la trottinette électrique.

SOMMAIRE

I.	LES ENTREPRISES CONCERNÉES ET L'OPÉRATION.....	5
A.	LES ENTREPRISES CONCERNÉES.....	5
B.	L'OPÉRATION.....	6
II.	DÉLIMITATION DES MARCHÉS PERTINENTS.....	6
A.	LES MARCHÉS DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS	7
1.	LES MARCHÉS AMONT DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS	7
a)	Le transport public des voyageurs en Île-de-France	8
<i>Marchés de services</i>	8	
<i>Marchés géographiques</i>	8	
b)	Le transport public des voyageurs hors Île-de-France.....	9
<i>Marchés de services</i>	9	
<i>Marchés géographiques</i>	10	
2.	LES MARCHÉS AVAL DE LA FOURNITURE DE TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS.....	11
a)	Marchés de services	11
b)	Marchés géographiques.....	11
B.	LES MARCHÉS DES MOBILITÉS PARTAGÉES.....	12
1.	LES MARCHÉS AMONT DES MOBILITÉS PARTAGÉES	12
a)	Marchés de services	12
b)	Marchés géographiques.....	14
2.	LES MARCHÉS AVAL DE LA FOURNITURE DE SERVICES DE MOBILITÉ PARTAGÉE	14
a)	Marchés de services	14
b)	Marchés géographiques.....	15
C.	LES MARCHÉS DE LA MOBILITÉ PAR ASSOCIATION DE SERVICES.....	15
1.	LES MARCHÉS DU DÉVELOPPEMENT DE SERVICES DE MOBILITÉ PAR ASSOCIATION DE SERVICES	16
a)	Marchés de services	16
b)	Marchés géographiques.....	17
2.	LES MARCHÉS AVAL DE LA DISTRIBUTION DE SERVICES DE MOBILITÉ PAR ASSOCIATION DE SERVICES	17
a)	Marchés de services	17
b)	Marchés géographiques.....	18
III.	ANALYSE CONCURRENTIELLE.....	18
A.	ANALYSE DES EFFETS VERTICAUX.....	19

1. VERROUILLAGE DES DÉBOUCHÉS.....	20
a) S’agissant des services permettant le référencement.....	20
<i>S’agissant du refus de référencement sur les services de mobilité par association de services de la RATP.....</i>	<i>20</i>
<i>S’agissant de la dégradation des modalités de référencement sur les services de mobilité par association de services de la RATP.....</i>	<i>21</i>
b) S’agissant des services permettant la distribution	21
<i>S’agissant du refus de distribution sur les services de mobilité par association de services de la RATP.....</i>	<i>22</i>
<i>S’agissant de la dégradation des modalités de distribution sur les services de mobilité par association de services de la RATP.....</i>	<i>22</i>
2. VERROUILLAGE DES INTRANTS	23
a) S’agissant du référencement des services de Cityscoot par des services de mobilité par association de services.....	23
b) S’agissant de la distribution des services de Cityscoot par des services de mobilité par association de services.....	24
B. ANALYSE DES EFFETS CONGLOMÉRAUX	24
1. LES MARCHÉS AMONT DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS ET DES MOBILITÉS PARTAGÉES.....	25
2. LES MARCHÉS AVAL DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS ET DES MOBILITÉS PARTAGÉES.....	26
a) Sur le développement d’une stratégie de ventes liées entre les services de transport public de voyageurs et de scooters en libre-service	26
b) Sur l’utilisation des moyens issus des activités de transport public de voyageurs en monopole historique de la RATP pour le développement de l’activité de scooters en libre-service.....	28
C. RISQUE DE COORDINATION DES SOCIÉTÉS-MÈRES	29
DÉCISION	31

I. Les entreprises concernées et l'opération

A. LES ENTREPRISES CONCERNÉES

1. La société RATP Capital Innovation, (ci-après, « RATP CI ») est une filiale indirectement détenue par la Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après, « RATP »), qui est un établissement public à caractère industriel et commercial, société faitière du groupe RATP. La 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. La RATP exerce une activité de transport de voyageurs principalement en France. La RATP CI a pour objet d'investir au capital de sociétés actives notamment dans les secteurs de la mobilité durable³, de l'immobilier urbain et de la logistique du dernier kilomètre. La RATP est également active, [...], dans le secteur de la mobilité par association de services (ci-après, « MAS »)⁴.
2. La Caisse des dépôts et consignations (ci-après, « CDC ») est un établissement public, régi par les articles L. 518-2 et suivants du code monétaire et financier, qui remplit des missions d'intérêt général, en appui des politiques publiques conduites par l'État et les collectivités locales. Créée par la loi du 28 avril 1816, la CDC est placée « *sous la surveillance et la garantie de l'autorité législative* », ce mode de gouvernance étant destiné à assurer l'autonomie de cette institution, qui gère des fonds privés et publics nécessitant une protection particulière. La CDC exerce des activités ouvertes à la concurrence, qui sont regroupées autour de quatre pôles : (i) l'environnement, (ii) l'immobilier, (iii) l'investissement et le capital investissement et (iv) les services.
3. La CDC exerce notamment une activité de transport à travers la société Transdev, qui est active dans le secteur ferroviaire et qui gère des réseaux de tramway, métro, bus, autocar, taxi, ferry. La CDC exploite également des services de mobilité partagée⁵ dans le cadre de délégations de service public portant sur des réseaux de transport⁶.
4. La société Cityscoot propose la location courte durée de scooters électriques en libre-service grâce à un système de réservation et d'abonnement digitalisé disponible sur l'application mobile Cityscoot. La société Cityscoot est actuellement active à Paris et dans plusieurs villes de la petite couronne parisienne⁷.

³ La RATP est notamment active de façon limitée dans le secteur de la mobilité partagée avec l'exploitation de services de vélos en libre-service sous-traitée dans le cadre de délégations de service public portant sur des réseaux de transport, en dehors de l'Île-de-France.

⁴ La mobilité par association de services peut combiner différents modes de transport parmi ceux disponibles, tels que les transports en commun, le taxi, la voiture de transport avec chauffeur, le covoiturage, l'autopartage, le vélo ou la trottinette électrique (source : Avis de la commission d'enrichissement de la langue française, Vocabulaire de la mobilité, Journal officiel électronique n° 0162 du 14 juillet 2022).

⁵ Les mobilités partagées consistent en la mise à disposition du public de moyens de transport classiquement individuels : la voiture, le scooter, le vélo et les trottinettes électriques (source : France mobilité, « Les solutions de mobilité partagée »).

⁶ La CDC contrôle également la société Clem-E active dans le secteur de l'autopartage de voitures dans plusieurs communes. À Paris, l'activité de Clem-E est limitée à l'autopartage en boucle de véhicules utilitaires destinés à des professionnels.

⁷ Jusqu'à récemment, Cityscoot était également active à Nice et à Bordeaux. Elle a toutefois perdu les appels d'offres relatifs au renouvellement de l'exploitation de services de location de courte durée de scooters électriques dans ces deux villes.

B. L'OPÉRATION

5. L'opération s'inscrit dans le cadre d'une procédure de conciliation ouverte par une ordonnance du tribunal de commerce de Paris du 25 février 2022, à la suite de difficultés financières rencontrées par la société Cityscoot. Par lettre du 26 juillet 2022, l'Autorité a accordé à la RATP ainsi qu'à la CDC une dérogation à l'effet suspensif du contrôle des concentrations, en application de l'article L. 430-4 du code de commerce. [...]. En parallèle de cette augmentation de capital, la RATP CI et la CDC ainsi que les autres actionnaires de Cityscoot ont conclu un pacte d'associés venant modifier la gouvernance de Cityscoot pour aboutir à un contrôle conjoint de Cityscoot par la RATP et la CDC⁸. Par jugement du 20 septembre 2022, le tribunal de commerce de Paris a homologué le protocole de conciliation du 1^{er} août 2022.
6. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle conjoint de la société Cityscoot par la RATP CI et la CDC, l'opération notifiée constitue donc une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
7. Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaires total de plus de 5 milliards d'euros sur le plan mondial (RATP : [≥ 5 milliards] pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 ; CDC : [≥ 5 milliards] pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 ; Cityscoot : [≤ 5 milliards] pour l'exercice clos le 31 décembre 2021). Deux de ces entreprises réalisent, dans l'Union européenne, un chiffre d'affaires supérieur à 250 millions d'euros (RATP : [≥ 250 millions] dont [...] en France pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 ; CDC : [≥ 250 millions] dont [...] en France pour l'exercice clos le 31 décembre 2021). Les seuils de notification de l'article 1 paragraphe 2 du règlement (CE) 139/2004 sont donc franchis, mais chacune des entreprises concernées réalisant plus des deux tiers de son chiffre d'affaires dans l'Union européenne en France, l'opération ne relève pas de la compétence de l'Union européenne. En revanche, les seuils de contrôle mentionnés au point I de l'article L. 430-2 du code de commerce sont franchis. La présente opération est donc soumise aux dispositions des articles L. 430-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

II. Délimitation des marchés pertinents

8. La RATP et la CDC sont toutes deux actives sur les marchés du transport public de voyageurs (A) qui sont connexes aux marchés des mobilités partagées (B), sur lesquels opère Cityscoot. La RATP et la CDC sont également actives sur les marchés de la mobilité par association de services (C) qui présentent un lien de nature verticale avec les activités de la cible.

⁸ Les autres actionnaires ne disposent pas d'un droit de veto ou du pouvoir d'adopter les décisions stratégiques afférentes à Cityscoot.

A. LES MARCHÉS DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS

9. La Commission européenne a considéré, dans les décisions Govia / West Midlands Passenger Rail Franchise⁹, Abellio Transport / Scotrail¹⁰ et DB / Arriva¹¹, sans trancher néanmoins définitivement la question, qu'il pourrait être pertinent de distinguer la concurrence entre opérateurs pour l'octroi d'une concession pour l'exploitation d'un service de transport public ferré (« concurrence pour le marché ») et celle existant pour la fourniture de services de transport public ferré aux voyageurs (« concurrence sur le marché »).
10. Compte tenu des activités des sociétés-mères et de la cible, les effets de l'opération seront analysés sur les marchés amont et aval du transport public de voyageurs.

1. LES MARCHÉS AMONT DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS

11. Dans le secteur du transport public de voyageurs, la concurrence s'exerce entre les opérateurs lors de leurs réponses aux appels d'offres lancés par les autorités organisatrices dans leur zone géographique de compétence¹².
12. Les principes généraux de l'organisation du service public des transports pour la France ont été définis par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (« LOTI »), à l'exception de l'Île-de-France. Celle-ci a été amendée par des lois successives dont la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (« NOTRe ») et la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (« LOM »). Dans ce cadre, le code des transports et le code général des collectivités territoriales prévoient que les communes et leurs groupements sont compétents pour l'organisation des transports urbains de voyageurs et les régions pour le transport interurbain¹³.
13. Dans le cas particulier de l'Île-de-France, l'article L. 1241-1 du code des transports établit, pour cette région, une autorité organisatrice unique, Île-de-France Mobilités (ci-après, « IDFM », anciennement Syndicat des Transports d'Île-de-France, « STIF »).

⁹ Décision de la Commission européenne M.4797 Govia / West Midlands Passenger Rail Franchise du 20 septembre 2007.

¹⁰ Décision de la Commission européenne M.7483 Abellio Transport / Scotrail du 18 mars 2015.

¹¹ Décision de la Commission européenne M.5855 DB / Arriva du 11 août 2010.

¹² Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 10-DCC-02 du 12 janvier 2010 relative à la prise de contrôle conjoint des sociétés Keolis et Effia par les sociétés SNCF-Participations et Caisse de Dépôt et Placement du Québec ; n° 10-DCC-83 du 27 juillet 2010 relative à la prise de contrôle exclusif de certains actifs des groupes Transdev et Véolia Transport par le groupe RATP ; n° 10-DCC-198 du 30 décembre 2010 relative à la création d'une entreprise commune par Véolia Environnement et la Caisse des Dépôts et Consignations ; n° 12-DCC-129 du 5 septembre 2012 relative à la prise de contrôle exclusif du groupe Keolis par la société SNCF-Participations ; n° 13-DCC-137 du 1^{er} octobre 2013 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Transdev Group (ex-Veolia Transdev) par la Caisse des Dépôts et Consignations ; n° 19-DCC-76 du 26 avril 2019 relative à la création d'une entreprise commune par les sociétés RATP Développement et Keolis.

¹³ À l'exception des services de transport interurbain par autocar librement organisés.

14. Compte tenu des différences substantielles de régimes législatifs et réglementaires (qui ont une incidence directe sur l'organisation du transport public) ainsi que des différences dans les matériels utilisés, l'Autorité de la concurrence opère une distinction entre le transport public de voyageurs en Île-de-France et hors Île-de-France.

a) Le transport public des voyageurs en Île-de-France

Marchés de services

15. Comme l'Autorité l'a rappelé dans plusieurs décisions¹⁴ et comme indiqué ci-dessus, le marché de la réponse aux appels d'offres pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en Île-de-France est très spécifique. En effet, les services de transport public de voyageurs en Île-de-France sont organisés par IDFM, établissement public local à caractère administratif, constitué entre la région Île-de-France, la ville de Paris et les départements de l'Essonne, des Hauts-de-Seine, de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis, du Val de Marne, du Val d'Oise et des Yvelines. Jusqu'à la fin des années 2000, IDFM était, par ailleurs, soumis à un régime juridique qui le dispensait de mettre en concurrence les opérateurs routiers pour l'exploitation des services réguliers de transport de voyageurs : il procédait simplement par inscription d'un transporteur au plan de transport, ce qui conférait à ce dernier un droit exclusif d'exploitation pluriannuel. L'article 5 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a cependant modifié l'ordonnance de 1959. Il précise que les nouveaux contrats de transport public, intervenant à partir du 3 décembre 2009 doivent être passés après mise en concurrence. Les contrats en cours se poursuivent conformément aux règles applicables avant le 3 décembre 2009, jusqu'au 1^{er} janvier 2025 pour les services routiers de transport, jusqu'au 1^{er} janvier 2030 pour les services de transport par tramway et jusqu'au 1^{er} janvier 2040 pour les services de transport par métro.
16. Dans ce contexte, la RATP jouit encore, à ce jour, d'un monopole sur les services routiers (bus) mais aussi sur le ferroviaire léger (métro, tram) à Paris et en proche banlieue (petite couronne). De ce fait, les transports publics dans cette région sont largement structurés autour du réseau RATP. Celle-ci exploite également, conjointement avec la SNCF, deux lignes du Réseau Express Régional (lignes A et B du RER). Par ailleurs, l'ensemble des entreprises privées exploitant des lignes régulières de bus inscrites au Plan Régional de Transport, soit à ce jour environ 80 entreprises ou centres d'exploitation dont Transdev, sont regroupées au sein d'OPTILE (Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France). Cette organisation couvre actuellement le réseau de bus de la moyenne et grande couronne qui fait l'objet d'une mise en concurrence par étape.
17. En l'espèce, la RATP et la CDC, via Transdev, sont donc toutes deux actives sur le marché des transports publics de voyageurs en Île-de-France.

Marchés géographiques

18. Dans sa pratique décisionnelle, l'Autorité considère que le marché de la réponse aux appels d'offres pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en Île-de-France doit être appréhendé au niveau de cette seule région, compte tenu des spécificités réglementaires rappelées ci-dessus et, en particulier, du rôle joué par IDFM dans

¹⁴ Voir les décisions n° 10-DCC-02 ; n° 10-DCC-83 ; n° 10-DCC-198 ; n° 12-DCC-129 ; n° 13-DCC-137 et n° 19-dcc-76 précitées.

l'organisation de l'offre de transport. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation en l'espèce.

b) Le transport public des voyageurs hors Île-de-France

Marchés de services

19. Dans le secteur du transport public de voyageurs hors Île-de-France, l'Autorité de la concurrence a relevé¹⁵ qu'il convient de distinguer le transport ferroviaire sur le réseau ferré national (hors tramway et métro) du transport routier. Ces deux modes de transport sont en effet complémentaires et non substituables, notamment en raison de leurs cadres législatifs distincts, de leurs fonctions différentes dans la politique de transport, mais également du fait que leurs coûts d'exploitation présentent des écarts significatifs. En outre, le transport ferroviaire nécessite des investissements importants dans des infrastructures spécifiques lourdes, si bien qu'une fois ces investissements réalisés, la substitution d'un transport routier au transport ferroviaire est difficilement envisageable.
20. Au sein du transport routier de voyageurs hors Île-de-France, l'Autorité de la concurrence distingue le transport urbain, tous modes de transport confondus, du transport interurbain¹⁶. En effet, l'organisation de ces deux modes de transport relève d'autorités organisatrices différentes, soit les communes ou leurs groupements pour le transport urbain et les régions pour le transport interurbain¹⁷. En outre, ces deux marchés se différencient en raison de la spécificité des matériels (bus pour le transport urbain, autocars pour le transport interurbain), des compétences requises pour l'exploitation de ces réseaux de transport¹⁸ et du mode de propriété du matériel (propriété de l'opérateur en général pour le transport interurbain, propriété de l'autorité organisatrice en général pour le transport urbain).

¹⁵Voir les décisions n°10-DCC-02 ; n° 10-DCC-83 ; n° 10-DCC-198 ; n° 12-DCC-129 ; n° 13-DCC-137 ; n° 19-DCC-76 précitées et n° 19-DCC-181 du 25 septembre 2019 relative à la prise de contrôle exclusif de la société CarPostal France par la société Keolis.

¹⁶ Dans ses décisions antérieures, l'Autorité a constaté qu'il existait quatre catégories de services de transports non urbains de voyageurs : les services réguliers publics, au sein desquels se distinguent les lignes régulières proprement dites et les transports scolaires, les services à la demande, les services occasionnels, et les services privés. Elle les a toutefois analysés au sein d'un marché global, compte tenu notamment de l'existence d'une même autorité adjudicatrice et de l'identité des acteurs opérant dans chacune de ces catégories.

¹⁷ À l'exception des services de transport interurbain par autocar librement organisés.

¹⁸ Le transport urbain implique notamment de mobiliser un plus grand nombre de personnels et des conducteurs capables, pour les réseaux concernés, de conduire des tramways et des métros. En outre, l'optimisation des moyens de transport au sein d'un réseau urbain est plus complexe que dans l'interurbain, dans la mesure où dans ce dernier cas, le réseau est généralement moins dense (moins de correspondances entre les différentes lignes).

21. Ainsi, en ce qui concerne le marché du transport public des voyageurs hors Île-de-France, il convient de distinguer le transport urbain¹⁹ (qui intègre le transport par route, par métro et tramway), le transport interurbain routier²⁰ et le transport ferroviaire de passagers.
22. La RATP et Transdev ont des activités de transport urbain et interurbain hors Île-de-France. Transdev a également une activité de transport ferroviaire de passagers.

Marchés géographiques

Le marché du transport public urbain de passagers hors Île-de-France

23. Les autorités, aussi bien nationales qu'européennes, ont considéré que la concurrence pour les marchés publics de transport urbain s'exerçait essentiellement entre l'ensemble des entreprises présentes au niveau national. En effet, lorsque les collectivités locales délèguent l'exploitation de services de transport urbain de voyageurs, elles organisent des appels d'offres auxquels peuvent répondre l'ensemble des opérateurs nationaux.
24. Il a, par ailleurs, été constaté dans ces décisions que la spécificité du cadre juridique dans lequel sont organisés ces appels d'offres, leur publication en langue française dans des journaux dont la diffusion est, hormis pour les appels d'offres lancés par de très grandes villes, limitée au territoire national ainsi que les délais de réponse relativement courts qui sont laissés aux candidats, constituent des obstacles à l'entrée des opérateurs étrangers sur ce marché.
25. L'Autorité a donc défini un marché de dimension nationale. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation au cas d'espèce.

Le marché du transport interurbain routier de passagers hors Île-de-France

26. L'Autorité de la concurrence a retenu une dimension départementale²¹ du marché des transports routiers interurbains de voyageurs hors Île-de-France. En effet, la détention de dépôts de véhicules ainsi que leur localisation adéquate par rapport aux lignes mises en concurrence est un facteur déterminant dans la compétitivité des offres remises. Pour cette raison, les principaux opérateurs sur ce marché sont de grands opérateurs français mais aussi des PME ou des groupements de petits opérateurs interurbains implantés localement.
27. La réforme introduite par la loi NOTRe, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2017, transfère aux régions la compétence confiée de longue date aux départements pour la gestion du transport de voyageurs interurbain réguliers ou à la demande. La compétence est donc désormais majoritairement régionale avec quelques exceptions de délégations confiées par les régions aux départements.
28. Les appels d'offres conservent néanmoins une forte dimension départementale, tant par la taille et le périmètre géographique des lots que par le maintien d'une concurrence constituée

¹⁹ Défini par l'article L. 1231-2 du code des transports comme les services concernant « *les transports routiers, fluviaux et maritimes et, sur les réseaux relevant de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité, les transports ferroviaires ou guidés* ».

²⁰ Les transports interurbains s'effectuent à une échelle supérieure à celle d'un périmètre de transport urbain, départementale ou régionale par exemple. Ils peuvent être définis *a contrario* par rapport aux services de transport public urbains.

²¹ Voir les décisions n° 10-DCC-02 ; n° 10-DCC-83 ; n° 10-DCC-198 ; n° 12-DCC-129 ; n° 13-DCC-137 et n° 19-DCC-76 précitées.

d'opérateurs disposant de dépôts au plan local, qu'il s'agisse d'entreprises familiales ou de filiales de groupes nationaux. Dès lors, il n'y a pas lieu de remettre en cause la délimitation départementale du marché au cas d'espèce.

Le marché du transport ferroviaire de passagers hors Île-de-France

29. L'Autorité de la concurrence a retenu une dimension nationale du transport ferroviaire de passagers hors Île-de-France²². L'analyse des effets de l'opération demeurant inchangée quelque que soit la délimitation retenue, il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation au cas d'espèce.

2. LES MARCHÉS AVAL DE LA FOURNITURE DE TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS

a) Marchés de services

30. La pratique décisionnelle²³ de l'Autorité a envisagé un marché « aval » de la fourniture de services de transport public aux voyageurs en Île-de-France, distinct du marché de la réponse aux appels d'offres. L'Autorité n'a pas exclu l'hypothèse selon laquelle ce marché pouvait être analysé tous modes de transport confondus mais a conduit son analyse uniquement sur le mode ferroviaire, segmentation la plus conservatrice dans le cas concerné. Bien que l'Autorité n'ait pas eu à connaître d'un tel cas, l'analyse de ce marché aval se justifie également hors Île-de-France.
31. Dans la mesure où, quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées, la question de la délimitation exacte du marché peut être laissée ouverte.

b) Marchés géographiques

32. La pratique décisionnelle a retenu que la spécificité du marché de la réponse aux appels d'offres pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en Île-de-France en termes réglementaires et d'organisation de l'offre de transport est transposable au marché de la fourniture de services de transport public de voyageurs²⁴. Une analyse du marché au niveau de l'Île-de-France ne peut donc être exclue.
33. En l'espèce, la RATP et Transdev sont toutes deux actives sur ce marché. La RATP est active sur le marché aval de la fourniture de services de transport public aux voyageurs en Île-de-France sur le mode ferroviaire et sur le mode routier. La CDC est également active sur ce marché, sur le seul mode routier.
34. La CDC et la RATP sont également actives sur les marchés de la fourniture de services de transport public aux voyageurs hors Île-de-France. Cependant, compte tenu de l'activité de Cityscoot, qui est aujourd'hui limitée à Paris et à la petite couronne parisienne, il n'existe aucun lien de nature conglomérale entre les activités de la CDC et de la RATP sur ces

²² Voir les décisions n° 10-DCC-02 ; n° 12-DCC-129 et n° 19-DCC-76 précitées

²³ Décision n° 19-DCC-76 précitée.

²⁴ Décision n° 19-DCC-76 précitée.

marchés, et celles de Cityscoot sur les marchés de la mobilité partagée. Dans ce contexte, les effets de l'opération seront analysés uniquement au niveau de l'Île-de-France²⁵.

B. LES MARCHÉS DES MOBILITÉS PARTAGÉES

35. S'agissant du secteur de la mobilité partagée, l'Autorité s'est déjà prononcée sur les services d'autopartage. À cette occasion, elle a envisagé une distinction entre le marché amont de l'obtention d'autorisations d'occupation temporaire du domaine public pour les services d'autopartage de véhicules et le marché aval de la fourniture de services d'autopartage de véhicules à destination des clients finals²⁶. Une telle analyse peut être transposée s'agissant de l'ensemble des services de mobilité partagée. Compte tenu des activités de la cible, les effets de l'opération seront donc analysés sur les marchés amont et aval des mobilités partagées.

1. LES MARCHÉS AMONT DES MOBILITÉS PARTAGÉES

a) Marchés de services

36. Dans sa décision n° 13-D-16, l'Autorité a constaté « *le développement des modes dits « doux », qui correspondent à des modes de déplacements individuels alternatifs reposant essentiellement sur le vélo (location, libre-service, vélo à assistance électrique) et la voiture (autopartage, covoiturage, automobiles en libre-service, véhicules électriques)* ». À cette occasion, elle a relevé qu'« *un nombre croissant d'appels d'offres pour des délégations de service public de transport urbain incluent un volet portant sur ce type de systèmes* »²⁷.
37. Cependant, plusieurs éléments du dossier conduisent à nuancer ce constat.
38. Premièrement, les entités adjudicatrices en charge des appels d'offres ne sont pas nécessairement les mêmes pour les mobilités partagées et le transport public.
39. En ce qui concerne les mobilités partagées, la LOM prévoit l'organisation de la délivrance d'autorisations d'occupation temporaire du domaine public pour les opérateurs de mobilité partagée. Il est notamment prévu que les titres délivrés aux opérateurs de services de partage de véhicules, cycles et engins permettant le déplacement de personnes ou le transport de

²⁵ Dans l'hypothèse où Cityscoot deviendrait active dans une ville hors Île-de-France où l'une des sociétés-mères exploite des transports publics, l'analyse serait inchangée. En effet, selon l'article L. 1231-5 du code des transports, les évolutions substantielles de l'offre de mobilité et de la politique tarifaire sont décidées par les AOM après consultation du comité de partenaires qu'elles créent. Par ailleurs, les incitations des sociétés-mères à mettre en œuvre des stratégies de couplage seraient limitées compte tenu, d'une part, de leur contrôle conjoint sur Cityscoot qui aboutit notamment à un partage des dividendes et, d'autre part, de la moindre importance de Cityscoot par rapport à leurs activités de transport public respectives. Enfin, même si la position de la CDC en matière de transport public peut être localement forte hors Île-de-France, les effets d'une telle stratégie seraient nécessairement moins importants qu'en Île-de-France où la RATP dispose encore d'un monopole. De plus pour les raisons développées ultérieurement aux points 141 et suivants de la décision, l'opération n'est pas de nature à générer des effets coordonnés entre la RATP et la CDC sur les marchés aval du transport public de voyageurs hors Île-de-France.

²⁶ Décision n° 10-DCC-198 précitée.

²⁷ Décision n° 13-D-16 du 27 juin 2013 relative à une demande de mesures conservatoires concernant des pratiques mises en œuvre à la SNCF dans le secteur du transport de personnes.

marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, sont délivrés de manière non-discriminatoire après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité (ci-après, « AOM ») du territoire concerné²⁸, ou, pour l'Île-de-France, d'IDFM, et de l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement lorsque cette autorité n'est pas compétente pour la délivrer²⁹. Les autorités chargées de la délivrance de ces autorisations procèdent soit uniquement à une publicité préalable à la délivrance du titre de nature à permettre la manifestation d'un intérêt pertinent par d'autres opérateurs pour des autorisations de courte durée ou lorsque le nombre d'autorisations disponibles n'est pas limité soit à des appels d'offres lorsque celles-ci ne sont pas de courte durée ou illimitées en nombre. S'agissant des services de mobilité partagée, les règles d'adjudication sont identiques quelle que soit la localisation géographique (Île-de-France ou hors Île-de-France).

40. Ainsi, en Île-de-France, les autorités organisant des appels d'offres portant sur des services de mobilité partagée sont soit des communes, soit des entités auxquelles une ou plusieurs communes ont délégué leur compétence tels que le syndicat mixte Autolib' et Velib' Métropole³⁰ ou l'établissement public de coopération intercommunale (« EPCI ») du Grand Paris Seine-Ouest (« GPSO »)³¹. En revanche, s'agissant des services de transport public, IDFM est l'autorité compétente³². En conséquence, les autorités procédant aux appels d'offres de services de mobilité partagée et de transport public en Île-de-France sont distinctes.
41. En dehors de l'Île-de-France, les autorités organisant les appels d'offres de services de mobilité partagée varient selon l'organisation des compétences entre les différentes entités : communes, communautés urbaines, communautés de communes, communautés d'agglomération, métropoles, EPCI ou syndicats mixtes. S'agissant des services de transport public, les AOM peuvent également être des communes, communautés d'agglomération, communautés urbaines, communautés de communes, métropoles, EPCI ou syndicats mixtes³³. Ainsi, hors Île-de-France, s'il est possible que les mêmes entités soient chargées de l'organisation d'appels d'offres de services de mobilité partagée et de transport public, une telle identité n'est pas systématique.
42. Deuxièmement, même lorsque ces entités adjudicatrices sont identiques, il apparaît que les appels d'offres sont, à ce jour, séparés.
43. Il ressort en effet du test de marché que la majorité des répondants ont indiqué que les appels d'offres portent soit sur des transports en commun, soit sur des mobilités partagées. En particulier, aucun appel d'offres de transport urbain de voyageurs à ce jour ne portait sur une délégation de service public comprenant un volet relatif à des services de scooters en libre-service.

²⁸ Telle que définie à l'article L. 1231-1 du code des transports.

²⁹ Article L. 1231-17 du code des transports.

³⁰ Le syndicat mixte Autolib' et Velib' Métropole est chargé de la mise en place de services publics de vélos et de voitures partagées avec station d'attache.

³¹ Grand Paris Seine-Ouest est un établissement public territorial regroupant les communes de Boulogne-Billancourt, Chaville, Issy-les-Moulineaux, Marnes-la-Coquette, Meudon, Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray.

³² Article L. 1241-1 du code des transports. IDFM peut déléguer cette compétence mais il ressort du test de marché que l'utilisation effective de cette capacité de délégation est très faible.

³³ Article L. 1231-1 du code des transports.

44. Troisièmement, parmi les appels d'offres relatifs à des services de scooters en libre-service lancés par les autorités compétentes, quatre sur cinq portaient uniquement sur ce type de mobilité. Il ressort également du test de marché que les opérateurs de services de scooters en libre-service ne soumissionnent pas à des appels d'offres portant sur d'autres types de mobilité.
45. Compte tenu de ces éléments, il y a lieu d'envisager les effets de l'opération sur un marché amont des mobilités partagées susceptible d'être segmenté par type de mobilité. En tout état de cause, la question de la délimitation exacte du marché peut être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle étant inchangées quelle que soit la segmentation retenue.

b) Marchés géographiques

46. La délivrance des autorisations d'occupation temporaire du domaine public pour les opérateurs de mobilité partagée relève des autorités compétentes en matière de police de la circulation et du stationnement qui peuvent également être désignées comme AOM territoriale.
47. Toutefois, il ressort du test de marché que la majorité des opérateurs de scooters en libre-service sont actifs au niveau national.
48. Compte tenu de ces éléments, le marché amont de l'obtention de titre d'occupation du domaine public pour l'exploitation de services de mobilité partagée sera analysé tant au niveau national que local (niveau de l'AOM ou de l'autorité chargée de la police du stationnement et de la circulation).

2. LES MARCHÉS AVAL DE LA FOURNITURE DE SERVICES DE MOBILITÉ PARTAGÉE

a) Marchés de services

49. L'Autorité a déjà envisagé sans le définir précisément l'existence d'un marché de la fourniture de services d'autopartage de véhicules à destinations de clients finals³⁴. Plus récemment, la Commission européenne a été amenée à se prononcer sur, d'une part, le marché de l'autopartage de voitures³⁵ et, d'autre part, le marché des vélos électriques en libre-service³⁶. Dans les deux cas, la Commission a considéré que les marchés pertinents portaient uniquement sur un seul type de mobilité (respectivement l'autopartage et les vélos électriques).
50. Les parties soutiennent que la dimension matérielle pertinente du marché est celle de la fourniture des services de mobilité partagée comprenant les voitures en autopartage, les vélos mécaniques et électriques, les trottinettes électriques et les scooters en libre-service.
51. Le test de marché suggère quant à lui une certaine substituabilité entre les services de vélos électriques, les trottinettes électriques et les scooters électriques en libre-service.

³⁴ Décision n° 10-dcc-198 précitée.

³⁵ Décision de la Commission européenne M.8744 Daimler / BMW / Car Sharing JV du 7 novembre 2018.

³⁶ Décision de la Commission européenne M.9545 NS Groep / Pon Netherlands / JV du 15 janvier 2020.

52. Certains éléments recueillis dans le cadre de l’instruction viennent toutefois remettre en cause cette analyse et suggèrent au contraire qu’à l’aval, les services de scooters électriques en libre-service se distinguent des autres types de mobilités partagées.
53. S’agissant des services de voitures en autopartage, les usages apparaissent clairement distincts de ceux des scooters en libre-service, la voiture étant utilisée pour des longs trajets ou pour permettre de transporter plus que deux passagers ou de gros objets. S’agissant des vélos mécaniques, l’effort physique nécessaire ainsi que la moindre rapidité du trajet limitent la substituabilité du point de vue du consommateur avec les scooters. S’agissant enfin des vélos électriques et des trottinettes électriques, la nécessité pour l’utilisateur de détenir un permis de conduire pour les scooters semble également s’opposer à la substituabilité du point de vue du consommateur.
54. Les éléments du dossier ne permettent donc pas de trancher de façon certaine la question de la délimitation du marché aval de la fourniture de services de mobilité partagée. En tout état de cause, cette question peut être laissée ouverte, les conclusions de l’analyse concurrentielle demeurant inchangées que l’analyse soit menée au niveau des seuls services de scooters en libre-service, ou au niveau global des services de mobilité partagée.

b) Marchés géographiques

55. Dans la décision n° 10-DCC-198, l’Autorité a analysé le marché de la fourniture de services d’autopartage de véhicules au niveau national, tout en laissant ouverte la question de la délimitation géographique précise.
56. S’agissant des services de voitures en autopartage et de vélos électriques en libre-service, la Commission européenne a au contraire retenu une dimension géographique locale correspondant au niveau de la ville.
57. Une majorité de répondants au test de marché considèrent également que la dimension géographique du marché des services de scooters en libre-service est locale, correspondant à la ville et à sa proche banlieue.
58. Les effets de l’opération seront donc analysés au niveau local. En l’espèce, la cible est active uniquement à Paris et en petite couronne. La RATP et la CDC offrent de tels services quasiment exclusivement hors Île-de-France, chacune de ces deux entreprises opérant dans des villes différentes.

C. LES MARCHÉS DE LA MOBILITÉ PAR ASSOCIATION DE SERVICES

59. Les services de mobilité par association de services (« MAS ») ont vocation à faciliter la mobilité des personnes en regroupant au sein d’un même outil un maximum d’offres de mobilité. Différents niveaux d’intégration de ces services sont possibles du simple calculateur d’itinéraire multimodal aux services intégrant la réservation et le paiement.
60. La LOM, notamment dans le cadre de l’application du règlement (UE) 2017/1926 de la Commission européenne du 31 mai 2017³⁷, a défini deux régimes juridiques distincts pour,

³⁷ Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/ UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l’ensemble de l’Union, de services d’informations sur les déplacements multimodaux.

d'une part, les services d'information sur les déplacements multimodaux³⁸ (ci-après, « SIM ») et, d'autre part, les services numériques multimodaux (ci-après, « SNM »), ces derniers permettant la vente de services de mobilité³⁹. Les SNM peuvent délivrer des produits tarifaires soit en appliquant les conditions d'utilisation, de tarification et de réservation des fournisseurs des services en question soit, sous réserve de l'accord de l'AOM ou du fournisseur de services, au prix qu'ils fixent. Le régime des SNM s'applique tant aux services qui permettent la vente de services de mobilités par renvoi en lien profond⁴⁰ qu'à ceux qui permettent la vente sans renvoi.

61. Les SIM et les SNM peuvent être exploités soit par des acteurs privés, à leur propre initiative ou dans le cadre d'appels d'offres lancés par les collectivités, soit par des entités publiques.
62. Sans jamais analyser directement les marchés des services de MAS, l'Autorité a déjà envisagé certaines activités de MAS dans le cadre du marché des systèmes de billetterie et d'information des voyageurs⁴¹.
63. La Commission européenne a quant à elle analysé les marchés de MAS dans plusieurs décisions récentes⁴². Celle-ci a notamment retenu l'existence d'un marché amont du développement de services de MAS, d'un marché de l'accès aux services de MAS et d'un marché de la distribution au détail de services de MAS.
64. Compte tenu de l'activité des parties, l'Autorité analysera les effets de l'opération sur le marché amont du développement de services de MAS et sur le marché aval de la distribution de services de MAS.

1. LES MARCHÉS DU DÉVELOPPEMENT DE SERVICES DE MOBILITÉ PAR ASSOCIATION DE SERVICES

a) Marchés de services

65. Sur ces marchés, se rencontrent l'offre d'opérateurs qui développent des services de MAS et la demande d'opérateurs privés – distributeurs de services de mobilité, fournisseurs de transport – ou publics – collectivités ou AOM, pour des applications de MAS ou des interfaces destinées au fonctionnement de telles applications.
66. Les parties soutiennent, en s'appuyant sur la pratique décisionnelle de la Commission européenne⁴³, qu'au sein de ces marchés doivent être distinguées, d'une part, l'activité consistant à fournir une plateforme servant d'interface entre les interfaces de programmation des applications d'opérateurs de mobilité et celles des opérateurs de mobilité servicielle et, d'autre part, la fourniture d'applications de MAS en marque blanche.

³⁸ Articles L. 1115-1 et suivants du code des transports.

³⁹ Articles L. 1115-10 et suivants du code des transports.

⁴⁰ Le lien permet d'accéder directement à la page de réservation et de paiement de l'opérateur du service de transport ou de mobilité souhaité sans passer par sa page d'accueil.

⁴¹ Décision n° 10-DCC-02 et 19-DCC-76 précitées.

⁴² Décisions de la Commission européenne M.8744 ; M.9545 et M.9250 – GVB / HTM / NS / RET / JV.

⁴³ Décisions M.8744 et M.9250 précitées.

67. En tout état de cause, la question de la délimitation exacte de ces marchés peut être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelle que soit la délimitation retenue.
68. En l'espèce, la RATP et la CDC sont actives sur ce marché principalement en matière de fourniture d'applications de MAS en marque blanche.

b) Marchés géographiques

69. La Commission européenne a récemment analysé les marchés du développement de MAS⁴⁴ au niveau de l'espace économique européen et au niveau national.
70. La majorité des répondants au test de marché considèrent quant à eux que la dimension du marché est mondiale.
71. En tout état de cause, dans la mesure où quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées, la question de la délimitation exacte de ces marchés peut être laissée ouverte.
72. En l'espèce, l'analyse sera menée au niveau national, niveau le plus conservateur, compte tenu des activités de la RATP et de la CDC.

2. LES MARCHÉS AVAL DE LA DISTRIBUTION DE SERVICES DE MOBILITÉ PAR ASSOCIATION DE SERVICES

a) Marchés de services

73. Sur les marchés de la distribution des services de MAS, les opérateurs de mobilité cherchent à faire référencer ou distribuer leurs services par des opérateurs qui distribuent au détail, auprès des consommateurs finaux, des applications de MAS.
74. Dans sa pratique décisionnelle, la Commission a analysé un marché portant uniquement sur les applications mobiles⁴⁵. Une majorité de répondants au test de marché considère au contraire que les services de mobilité sur sites internet et applications sont substituables. Une majorité de répondants au test de marché considère également que les services de mobilité proposant uniquement les services de l'exploitant et les services proposant également les services de mobilité de tiers ainsi que les services unimodaux et multimodaux sont substituables du point de vue du consommateur.
75. En tout état de cause, dans la mesure où quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées, la question de la délimitation exacte du marché peut être laissée ouverte.
76. Par ailleurs, les différents niveaux d'intégration des services entre les SIM, les SNM avec renvoi en lien profond vers les services numériques de vente des opérateurs de mobilité et les SNM sans renvoi n'apparaissent pas comme substituables entre eux du point de vue des opérateurs de mobilité. Cependant, il convient de noter que tous les services de SNM sont régis par le même cadre légal.

⁴⁴ Décision M.8744 précitée.

⁴⁵ Décisions M.8744, M.9545 et M.9250 précitées.

77. Compte tenu de l'activité des parties et du cadre légal en vigueur, l'analyse sera menée séparément pour (i) les services permettant uniquement le référencement de services de mobilité (correspondant aux SIM) et (ii) les services permettant la réservation et le paiement avec ou sans renvoi (correspondant respectivement aux SNM avec renvoi en lien profond et aux SNM avec distribution directe).

b) Marchés géographiques

78. Si les opérateurs de services de MAS peuvent être actifs au niveau national ou même européen, la demande des opérateurs de mobilité pour le référencement ou la distribution de leurs services peut se concentrer au niveau de villes où ils sont actifs. De plus, la demande des clients finaux des services de MAS revêt une dimension locale.
79. En tout état de cause, dans la mesure où quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées, la question de la délimitation exacte du marché peut être laissée ouverte.

En l'espèce, la CDC exploite des services de MAS à Mulhouse et à Saint-Étienne. La RATP exploite le site de la RATP (www.ratp.fr) et l'application Bonjour RATP en Île-de-France⁴⁶ ainsi que le site Mappy et l'application Mappy sur l'ensemble du territoire français. Quant à Cityscoot, elle n'est à ce jour active qu'à Paris et en petite couronne. Dans ce contexte, les effets de l'opération seront analysés principalement au niveau local.

III. Analyse concurrentielle

80. À titre liminaire, l'opération ne soulève pas de problème de concurrence de nature horizontale sur les marchés des mobilités partagées.
81. D'une part, l'opération n'induit aucun chevauchement d'activité à l'amont et à l'aval dans l'hypothèse où serait retenu un marché limité aux services de scooters en libre-service sur lequel seule Cityscoot est active.
82. D'autre part, sur un marché réunissant l'ensemble des mobilités partagées, il convient tout d'abord de noter que Cityscoot n'est active qu'en Île de France. Dans cette zone⁴⁷, la RATP n'a pas d'activité dans le secteur de la mobilité partagée et la CDC n'est active que marginalement dans ce secteur⁴⁸, de sorte que le chevauchement d'activités susceptible d'être analysé uniquement dans l'hypothèse où serait retenu un marché regroupant l'ensemble des services de mobilité partagée est modique. Au niveau national, la CDC et la RATP proposent des services de mobilité partagée principalement dans le cadre de réseaux

⁴⁶ La RATP exploite également l'application Mon RER A dédié à l'information sur le RER A et Next Stop Paris, application à destination des touristes.

⁴⁷ Il convient de relever que suite à un vote organisé le 2 avril 2023 par la mairie de Paris, il est prévu que les services de trottinettes électriques en libre-service soient interdits à Paris.

⁴⁸ La CDC exploite le service d'autopartage en boucle de voiture en libre-service Clem-E en Île-de-France. Cependant, la flotte de Clem-E dans la région est principalement composée de véhicules utilitaires destinés à des professionnels et constitue donc une alternative très éloignée aux scooters électriques de la cible.

leur étant délégués (notamment de vélos en libre-service et de voiture en autopartage)⁴⁹. Il existe donc un chevauchement d'activités sur les marchés amont et aval de la mobilité partagée. Toutefois, sur ces marchés, le poids de Cityscoot est très limité (cette dernière n'exploitant plus qu'un service en Île-de-France) et les parties sont confrontées, lors des appels d'offres, à la concurrence d'acteurs structurés au niveau national, comme Keolis, qui peuvent également s'appuyer sur des opérateurs de mobilité partagée dans le cadre d'une activité de sous-traitance. L'opération n'est donc pas susceptible de soulever des problèmes de concurrence.

83. En revanche, compte tenu des activités respectives des sociétés-mères et de la cible, il y a lieu de procéder à l'analyse des effets verticaux de l'opération sur les marchés aval de la fourniture de services de mobilité partagée et ceux de la distribution de services de mobilité par association de services (A).
84. L'opération est également susceptible d'entraîner des effets congloméraux entre les marchés amont et aval des transports publics de voyageurs et des mobilités partagées (B) ainsi qu'un risque de coordination des sociétés-mères sur les marchés sur lesquels elles sont conjointement présentes⁵⁰ (C).

A. ANALYSE DES EFFETS VERTICAUX

85. Une concentration verticale peut restreindre la concurrence en rendant plus difficile l'accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, voire en évinçant potentiellement les concurrents ou en les pénalisant par une augmentation de leurs coûts. Ce verrouillage peut viser les marchés aval, lorsque l'entreprise intégrée refuse de vendre un intrant à ses concurrents en aval, ou les marchés amont, lorsque la branche aval de l'entreprise intégrée refuse d'acheter les produits des fabricants actifs en amont et réduit ainsi leurs débouchés commerciaux.
86. Conformément à la pratique décisionnelle, la probabilité que l'opération fausse le jeu de la concurrence par le biais d'effets verticaux dépend de la capacité des parties à restreindre effectivement l'accès de ses concurrents à ses services ou à réduire effectivement leurs débouchés, de l'incitation des parties à mettre en œuvre une telle stratégie et des effets de cette stratégie sur les marchés en cause. En pratique, ces trois critères sont étroitement liés.
87. En l'espèce, à ce jour, Cityscoot fournit des services de scooters en libre-service à Paris et en petite couronne. La ville de Paris est actuellement en cours d'examen de candidatures à un appel d'offres à l'issue duquel seront retenus au maximum trois opérateurs de scooters en libre-service. Dans cette zone, la RATP exploite plusieurs services de MAS correspondant aux différents segments de marché identifiés⁵¹.

⁴⁹ Ces services ne sont pas nécessairement assurés en direct par la RATP et la CDC qui recourent notamment à des sous-traitants.

⁵⁰ Compte tenu de la faible activité des sociétés mères en matière de mobilité partagée, les risques d'effets coordonnés ne seront pas analysés sur les marchés de la mobilité partagée.

⁵¹ La CDC exploite également des MAS dans des villes où Cityscoot n'est pas active, de sorte que l'opération n'induit aucun effet vertical à cet égard. Par ailleurs, tout effet anticoncurrentiel au niveau national peut être écarté, compte tenu du poids très limité de la CDC et de la RATP sur les marchés des MAS et de leur poids également très limité sur les marchés des mobilités partagées.

88. Compte tenu des activités de distribution au détail de services de MAS de la RATP et de fourniture de services de mobilité partagée de Cityscoot en région parisienne, l'opération est donc susceptible d'entraîner, d'une part, (i) un verrouillage des débouchés et, d'autre part, (ii) un verrouillage des intrants.

1. VERROUILLAGE DES DÉBOUCHÉS

89. Les opérateurs de services de mobilité partagée actifs dans la zone s'adressent aux distributeurs de services de MAS afin d'apparaître sur leurs services, et d'être ainsi plus facilement accessibles pour le client final. Dans ce cadre, la RATP pourrait refuser l'accès des concurrents de Cityscoot à ses services de MAS afin d'évincer ses concurrents ou de dégrader leurs conditions d'accès que ce soit sur ses services permettant le référencement (a) et la distribution (b).

a) S'agissant des services permettant le référencement

90. S'agissant des SIM permettant le référencement de services de mobilité, la RATP exploite son site internet et le site internet de Mappy⁵².

S'agissant du refus de référencement sur les services de mobilité par association de services de la RATP

91. Tout d'abord, il convient de relever que si la RATP aura la capacité de restreindre l'accès au référencement d'opérateurs de mobilité partagée sur le site internet de Mappy à sa seule initiative, tel ne sera pas le cas pour le site internet de la RATP. En effet, s'agissant de ce dernier, le contrat d'exploitation conclu entre la RATP et IDFM pour la période 2021-2024 (ci-après, le « contrat d'exploitation ») prévoit que la RATP propose l'offre de mobilité des services partenaires d'IDFM et demande l'accord d'IDFM avant d'intégrer d'autres services⁵³. Il convient de noter qu'actuellement, les services de Cityscoot et de ses concurrents ne sont pas référencés sur le site de la RATP⁵⁴ de sorte que tout référencement de ces services sur le site internet de la RATP est conditionné à l'accord d'IDFM.
92. En tout état de cause, une telle stratégie de la RATP, que ce soit pour le site internet de la RATP ou pour le site Mappy, n'aurait pas d'effet significatif sur le marché. En effet, il ressort du test de marché que les opérateurs de mobilité partagée n'ont généralement pas de difficultés à faire référencer leurs services sur les services de MAS. De plus, les sites des parties sont confrontés à la pression concurrentielle d'applications importantes qui référencent des services de mobilités, telles que Citymapper. Enfin, si les sites internet des SIM peuvent être considérés comme une vitrine pour l'activité des opérateurs de mobilité, la fréquentation des sites internet est bien moindre que celles des applications de SIM de sorte que les sites ne contribueraient en tout état de cause pas, de manière significative, à l'activité des concurrents de Cityscoot.

⁵² Le site internet de Mappy utilisé depuis un ordinateur permet uniquement le référencement. En revanche, lorsque celui-ci est utilisé depuis un téléphone, il permet la distribution par renvoi en lien profond. Dans ce second cas, les éléments développés aux points 97 et suivants s'appliquent également.

⁵³ Article 94-2, 1) du contrat d'exploitation.

⁵⁴ Depuis le 13 mars 2023, Cityscoot ne figure plus sur la recherche d'itinéraire du site internet de la RATP mais figure uniquement sur la carte interactive « Autour de moi ».

93. Ainsi, tout risque concurrentiel lié à la mise en œuvre, par la RATP, d'une stratégie de refus de référencement des concurrents de Cityscoot sur ses sites de MAS peut être écarté.

S'agissant de la dégradation des modalités de référencement sur les services de mobilité par association de services de la RATP

94. Il convient de relever que la capacité à dégrader les modalités de référencement des concurrents de Cityscoot est limitée par des dispositions légales et réglementaires. En effet, le règlement (UE) 2017/1926 ainsi que l'article L. 1115-1 du code des transports prévoient que les données réutilisées par des SIM doivent l'être de manière neutre, sans discrimination et que les critères utilisés pour le classement des options de voyage des différents modes de transport doivent être transparents⁵⁵. En outre, il est prévu, dans ce cadre, qu'une compensation financière peut être demandée à l'opérateur réutilisant ces données⁵⁶. Les conditions tarifaires du contrat conclu entre l'opérateur de mobilité et les opérateurs de SIM sont encadrées par décret⁵⁷. Ces obligations font l'objet d'un contrôle par l'Autorité de régulation des transports (ci-après, « ART »)⁵⁸.
95. Ainsi, la RATP n'aura pas la capacité de dégrader les modalités de référencement des services de mobilité partagée tant au niveau de l'affichage sur ses services de MAS qu'au niveau des conditions financières. Par ailleurs, pour les raisons évoquées au point 92 de la décision, une telle stratégie n'aurait en tout état de cause pas d'effet significatif sur le marché.
96. Ainsi, tout risque concurrentiel lié à la mise en œuvre, par la RATP, d'une stratégie de dégradation des conditions de référencement des concurrents de Cityscoot sur ses sites de MAS peut être écarté.

b) S'agissant des services permettant la distribution

97. La RATP exploite l'application Mappy qui permet la distribution de services de mobilité partagée avec renvoi en lien profond vers les applications des opérateurs de mobilité partagée ainsi que l'application Bonjour RATP qui permet la distribution de services de mobilité partagée directement depuis l'application⁵⁹.
98. S'agissant de l'application Mappy, son principal concurrent est l'application Google Maps, qui est un SNM qui fonctionne sur la base de liens profonds, et qui est un acteur incontournable des services de MAS. Ainsi, une stratégie de forclusion de l'accès à l'application Mappy n'aurait pas d'effet significatif sur le marché. À l'inverse, une majorité de répondants au test de marché ont estimé que l'application Bonjour RATP est importante pour l'activité des fournisseurs de services de mobilité partagée en région parisienne. Ainsi, l'absence d'accès ou la dégradation des conditions d'affichage d'un opérateur de mobilité partagée sur l'application Bonjour RATP pourrait avoir un effet, à l'aval, sur le marché de

⁵⁵ Article 8 du règlement (UE) 2017/1926 précité.

⁵⁶ Article L. 1115-3 du code des transports.

⁵⁷ Décret n° 2020-1753 du 28 décembre 2020 relatif à certaines conditions de mise à disposition des données numériques destinées à faciliter les déplacements.

⁵⁸ Article L. 1115-5 du code des transports.

⁵⁹ Conformément à l'article 91-2 du contrat d'exploitation, l'application Bonjour RATP n'est pas couverte par celui-ci.

la fourniture de scooters en libre-service. En tout état de cause, la RATP n'aura pas la capacité à mettre en œuvre une telle stratégie.

S'agissant du refus de distribution sur les services de mobilité par association de services de la RATP

99. Tout d'abord, s'agissant de la capacité de la RATP à refuser la distribution de services concurrents de Cityscoot sur les applications Mappy et Bonjour RATP, il convient de relever que les SNM sont soumis à des obligations légales qui limitent leur marge de manœuvre. En effet, le code des transports prévoit à la charge des opérateurs de SNM une obligation de sélection non-discriminatoire des services de voitures, scooters, trottinettes et vélos en libre-service dès lors qu'ils distribuent une catégorie donnée de services⁶⁰. Le règlement des différends relatifs à cette obligation relève de la compétence de l'ART⁶¹.
100. Ainsi, dès lors que les applications de la RATP distribuent les services de Cityscoot⁶², la RATP est tenue d'une obligation de sélection non-discriminatoire vis-à-vis des concurrents de Cityscoot. Il convient de noter qu'à ce jour Bonjour RATP ne distribue pas de services de scooters en libre-service. Le cas échéant, le non-respect de cette obligation pourra être remédié par l'ART.
101. Ainsi, la RATP n'aura pas la capacité à refuser la distribution de concurrents de Cityscoot sur ses applications. Tout risque concurrentiel lié à la mise en œuvre, par la RATP, d'une stratégie de refus de distribution des concurrents de Cityscoot sur les applications Mappy et Bonjour RATP peut être écarté.

S'agissant de la dégradation des modalités de distribution sur les services de mobilité par association de services de la RATP

102. Il apparaît que la RATP n'aura pas la capacité à dégrader les conditions de distribution de services de mobilité partagée sur les applications Mappy et Bonjour RATP. En effet, le code des transports prévoit également que les critères d'affichage des résultats de recherche des utilisateurs soient présentés de façon non-discriminatoire, en prenant en compte les caractéristiques des solutions de déplacement, dont le prix, et ne se fondent sur aucun autre élément directement ou indirectement lié à un accord commercial entre le fournisseur du SNM et les opérateurs de mobilité dont le SNM assure la vente⁶³. De plus, les conditions tarifaires du contrat conclu entre les opérateurs de SNM et l'opérateur de mobilité doivent être raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées⁶⁴. Ces dispositions font également l'objet d'un contrôle de l'ART dans le cadre de ses compétences en matière de règlement des différends⁶⁵.
103. Dès lors, la RATP n'aura pas la capacité à dégrader les modalités de distribution des services de mobilité partagée tant au niveau de l'affichage sur ses applications qu'au niveau des conditions contractuelles, techniques ou financières.

⁶⁰ Article L. 1115-10 du code des transports, II 2.

⁶¹ Article L. 1263-5 du code des transports.

⁶² Mappy distribue de tels services (au contraire de Bonjour RATP).

⁶³ Article L. 1115-10 du code des transports, II 6.

⁶⁴ Article L. 1115-10 du code des transports, III.

⁶⁵ Article L. 1263-5 du code des transports.

104. Ainsi, tout risque concurrentiel lié à la mise en œuvre, par la RATP, d'une stratégie de dégradation des conditions de distribution des concurrents de Cityscoot sur les applications Mappy et Bonjour RATP peut être écarté.

2. VERROUILLAGE DES INTRANTS

105. La RATP pourrait se réserver le référencement et la distribution des services de Cityscoot pour évincer certains de ses concurrents du marché aval de la distribution au détail de services de mobilité par association de services.
106. À titre liminaire, il convient de relever que la capacité de la RATP à mettre en place une telle stratégie de verrouillage des intrants sera en tout état de cause limitée par le contrôle conjoint dont dispose la CDC sur Cityscoot. En effet, la CDC pourrait vouloir garantir un accès le plus universel possible aux services proposés par Cityscoot, afin d'assurer le développement optimal de son activité.

a) S'agissant du référencement des services de Cityscoot par des services de mobilité par association de services

107. S'agissant du référencement, le code des transports prévoit que les fournisseurs de services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement personnel fournissent les données statiques⁶⁶, historiques⁶⁷ et dynamiques⁶⁸ sur les déplacements, y compris celles relatives à la localisation des véhicules, cycles et engins de déplacement personnel disponibles afin que celles-ci soient rendues accessibles et réutilisables⁶⁹. En Île-de-France, les opérateurs de mobilité ont l'obligation de communiquer ces données à IDFM qui les rend accessibles pour réutilisation par les opérateurs de MAS sur le point d'accès national (ci-après, « PAN »)⁷⁰.
108. Dans ce cadre, comme évoqué au point 94 de la décision, une compensation financière encadrée par décret et contrôlée par l'ART peut être sollicitée. Ainsi, les tarifs de réutilisation des données des services Cityscoot sont précisément encadrés.
109. Dès lors, la RATP n'aura pas la capacité à empêcher les opérateurs concurrents de la RATP sur les marchés de distribution au détail de services de MAS de référencer Cityscoot.

⁶⁶ Les données statiques sur les déplacements et la circulation correspondent aux données relatives aux différents modes de transport qui ne changent pas du tout ou pas souvent, ou qui changent régulièrement visées à l'annexe au règlement (UE) 2017/1926.

⁶⁷ Les données historiques concernant la circulation concernent les caractéristiques de la circulation en fonction de l'heure, du jour, de la saison, fondées sur des mesures antérieures, comprenant le taux de congestion, les vitesses moyennes, les temps de trajet moyens, visées à l'annexe au règlement (UE) 2017/1926.

⁶⁸ Les données dynamiques sur les déplacements sont les données relatives aux différents modes de transport changent souvent ou régulièrement, visées à l'annexe au règlement (UE) 2017/1926.

⁶⁹ Article L. 1115-1 du code des transports.

⁷⁰ Décret n° 2020-183 du 28 février 2020 portant désignation du PAN aux données de l'information sur les déplacements multimodaux. À ce jour, les données relatives aux scooters en libre-service n'ont pas encore été intégrées. En effet, le PAN intègre progressivement les différentes catégories de mobilité. L'intégration des données sur les scooters en libre-service devrait être réalisée dans les mois à venir.

b) S'agissant de la distribution des services de Cityscoot par des services de mobilité par association de services

110. S'agissant des applications permettant la distribution avec ou sans renvoi, la RATP n'aurait pas la capacité à refuser la distribution des services de Cityscoot par des opérateurs de MAS tiers. En effet, l'article L. 1115-11 du code des transports prévoit une obligation à la charge des opérateurs de mobilité disposant eux-mêmes d'un SNM de fournir une interface permettant l'accès à leurs services numériques de vente à des SNM tiers. Cette obligation s'applique aux sociétés ou à leur contrôlant⁷¹, dont la durée d'existence est supérieure à trois ans et dont le chiffre d'affaires est supérieur à 5 millions d'euros⁷². Dans ce cadre, l'interface peut consister en un lien profond lorsque cela est justifié. Cityscoot remplissant les conditions précitées, elle est soumise à l'obligation de rendre accessible aux SNM son service numérique de vente. Le contrôle du respect de cette obligation relève de l'ART dans le cadre de son pouvoir de règlement des différends⁷³.
111. Par ailleurs, une telle stratégie n'aurait pas d'effet significatif sur le marché. En effet, les MAS de la RATP sont confrontés à la concurrence d'opérateurs importants qui adoptent des stratégies différentes s'agissant de la distribution de scooters en libre-service (Google Maps pour l'application Mappy et FreeNow et Uber pour l'application Bonjour RATP). Actuellement, Google Maps ne distribue pas de services de scooters en libre-service tandis qu'Uber et FreeNow distribuent respectivement les services de Cityscoot et de l'opérateur Cooltra. En outre, il ressort du test de marché que si la variété des mobilités distribuées est considérée par la moitié des répondants comme un critère pertinent pour les consommateurs lorsqu'ils choisissent une application de MAS, le nombre d'opérateurs disponibles par type de mobilité sur une application de MAS ne l'est pas.
112. Dans ce contexte, ni la distribution des services de scooters en libre-service ni celle des services de Cityscoot ne sauraient être considérées comme un intrant essentiel pour des opérateurs de MAS.
113. Ainsi, tout risque de verrouillage des intrants consécutif à l'opération sur le marché de la distribution au détail de services de MAS peut être écarté.

B. ANALYSE DES EFFETS CONGLOMÉRAUX

114. Une concentration est susceptible d'emporter des effets congloméraux lorsque la nouvelle entité étend ou renforce sa présence sur des marchés présentant des liens de connexité avec d'autres marchés sur lesquels elle détient un pouvoir de marché. Certaines concentrations conglomérales peuvent, en effet, produire des effets restrictifs de concurrence lorsqu'elles permettent de lier, techniquement ou commercialement, les ventes des produits de la nouvelle entité de façon à verrouiller le marché et à en évincer les concurrents.
115. Les lignes directrices de l'Autorité de la concurrence relèvent toutefois qu'il est peu probable qu'une concentration entraîne un risque d'effet congloméral si la nouvelle entité ne bénéficie pas d'une forte position sur un marché à partir duquel elle pourra faire jouer un effet de levier.

⁷¹ Au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce.

⁷² Article R. 1115-12 du code des transports.

⁷³ Article L. 1263-5 du code des transports.

116. Conformément à la pratique décisionnelle, la probabilité que l'opération fausse le jeu de la concurrence par des effets congloméraux dépend (i) de la capacité à mettre en œuvre effectivement une stratégie de couplage, (ii) de son incitation à mettre en œuvre une telle stratégie et (iii) des effets de cette stratégie sur les marchés en cause
117. En l'espèce, au regard des activités exercées par les parties, l'opération est susceptible d'entraîner des effets congloméraux entre (i) le marché amont du transport public de voyageurs et le marché amont des mobilités partagées et (ii) le marché aval de la fourniture de services de transport public de voyageurs et le marché aval de la fourniture de services des mobilités partagées.

1. LES MARCHÉS AMONT DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS ET DES MOBILITÉS PARTAGÉES

118. Compte tenu de l'activité des parties, il peut être envisagé qu'à l'issue de l'opération elles soient en mesure de proposer une offre groupée entre transport public de voyageurs et services de scooters en libre-service. L'analyse sera menée au niveau des marchés amont du transport public de voyageurs et des mobilités partagées en Île-de-France compte tenu des activités actuelles de la cible⁷⁴ et au niveau national.
119. À titre préliminaire, il ressort du test de marché que les activités de mobilité partagée ne constituent pas un levier dans le cadre d'appels d'offres portant sur les services de transport public. De plus, la RATP et Transdev étant des opérateurs nationaux importants de transport public et l'activité de Cityscoot représentant environ [0-5] % des chiffres d'affaires respectifs de la RATP et de Transdev, tout effet de levier de l'activité de scooters en libre-service de Cityscoot pour le développement des activités de transport public des sociétés-mère peut être écarté.
120. S'agissant du levier que pourrait constituer la position de la RATP et de Transdev sur le marché amont de services de transport public de voyageurs pour obtenir des autorisations d'occupation temporaire de domaine public à la suite d'appels à manifestation d'intérêt ou d'appels d'offres, il n'apparaît pas que la RATP et la CDC aient la capacité de l'exploiter.
121. En effet, en premier lieu, au niveau local, l'autorité compétente en matière de transport en commun en Île-de-France est IDFM alors que les autorités compétentes pour délivrer les autorisations d'occupation temporaire de domaine public aux exploitants de services de mobilité partagée sont les communes ou, le cas échéant, les syndicats mixtes ou établissement public de coopération intercommunale tels que le syndicat Autolib'et Vélib' Métropole ou GPSO. Par ailleurs, si l'avis d>IDFM pour l'octroi d'une autorisation d'occupation temporaire de domaine public est prévu, il n'est pas contraignant⁷⁵.
122. Quant au niveau national, où les entités en charge des appels d'offres peuvent, dans certains cas, être identiques, il convient de relever qu'à ce jour, aucun appel d'offres portant à la fois sur des services de transports en commun et sur des services de scooters en libre-service n'a été lancé.

⁷⁴ Cependant, l'analyse serait identique hors Île-de-France dans la mesure où toutes les entités adjudicatrices sont soumises à des règles strictes en matière de commande publique.

⁷⁵ Article L. 1231-17 du code des transports, I.

123. Dans ce contexte, la possibilité pour les parties de proposer une offre sur les deux volets (transport public et scooters en libre-service) n'est pas de nature à leur conférer un avantage pour répondre à ces appels d'offres.
124. En second lieu, la réputation de la RATP et de la CDC n'est pas de nature à permettre l'exploitation d'un effet de levier. En effet, il convient de rappeler que les entités publiques sont soumises à des règles strictes prévues par le code de la commande publique dans le cadre des appels d'offres qu'elles organisent, dont les principes d'égalité de traitement des candidats et de liberté d'accès et de transparence des procédures⁷⁶. Dès lors, le contrôle de la RATP et de la CDC sur Cityscoot ne pourra donc pas, à lui seul, fonder l'analyse des candidatures par les entités adjudicatrices lors d'appels d'offres pour des services de mobilité partagée auxquels elles procéderont. Ces dernières devront en effet respecter, à titre principal, des critères objectifs qui auront été exposés, au préalable, dans les avis d'appels d'offres.
125. En troisième lieu, la mise en œuvre d'une stratégie de couplage entre l'offre de transport public de voyageurs des parties et l'offre de mobilité partagée n'aurait pas d'effet significatif sur le marché. En effet, si la RATP et la CDC décidaient de recourir uniquement au service de Cityscoot dans le cadre de délégations de service public portant à la fois sur des services de transport public et sur des services de scooters en libre-service (ou, plus généralement, des services de mobilité partagés)⁷⁷, les concurrents de Cityscoot pourraient s'adosser à des opérateurs de transport en commun importants au niveau national tel que Keolis ou à des opérateurs de transport urbain locaux.
126. Dès lors, tout risque d'effet congloméral entre les marchés amont de service de transport public de voyageurs et le marché amont des mobilités partagées peuvent être écartés en Île-de-France et au niveau national.

2. LES MARCHÉS AVAL DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS ET DES MOBILITÉS PARTAGÉES

127. Compte tenu des activités de la cible, les effets de l'opération sur les marchés aval du transport public de voyageurs et des mobilités partagées seront analysés au niveau de Paris et de la petite couronne⁷⁸. En l'espèce, au regard des activités de la RATP, celle-ci pourrait lier les services de transport public de voyageurs et de scooters en libre-service (a) ou utiliser les moyens tirés de ses activités de transport public de voyageurs sous monopole historique pour le développement de l'activité de scooters en libre-service (b).

a) Sur le développement d'une stratégie de ventes liées entre les services de transport public de voyageurs et de scooters en libre-service

⁷⁶ Article L. 3 du code de la commande publique.

⁷⁷ [...]

⁷⁸ Les conclusions de l'analyse concurrentielle seraient inchangées dans l'hypothèse où elle serait conduite au niveau de l'Île-de-France en incluant les activités de la CDC, notamment compte-tenu du cadre légal similaire dans lequel est déployée cette activité.

128. Il pourrait être envisagé que la RATP développe une stratégie de ventes liées entre les services de transport public et de scooters en libre-service en proposant soit de rendre accessible les services de Cityscoot à travers les produits de transport en commun qu'elle distribue, soit de réduire les prix des services de transport public pour les utilisateurs de Cityscoot ou inversement ceux de Cityscoot pour les utilisateurs des transports en commun. Toutefois, l'ensemble de ces scénarios peut être écarté pour les raisons suivantes.
129. Tout d'abord, la RATP n'aura pas la capacité à rendre accessible les services de Cityscoot à travers les produits de transport en commun de sa propre initiative. En effet, les produits de transport en commun distribués par la RATP sont en réalité ceux d'IDFM. Dans ce cadre, le contrat d'exploitation prévoit l'accord d'IDFM pour toute expérimentation portant sur un nouveau service lié à la vente et à la billettique notamment en termes d'offre⁷⁹.
130. Par ailleurs, la RATP n'aura pas la capacité à proposer des réductions de prix sur des services de transport public postérieurement à l'opération pour les clients de Cityscoot. En effet, s'agissant des tarifs des produits de transports, il est expressément prévu qu'IDFM « *peut déléguer tout ou partie des attributions mentionnées aux I et II de l'article L.1241-1, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements* »⁸⁰. Ainsi, la politique tarifaire des services de transport en Île-de-France relève exclusivement du Conseil d'administration d'IDFM⁸¹. Cette disposition est également reprise dans le cadre du contrat d'exploitation qui rappelle que « *la tarification est une compétence exclusive et non délégable d'Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités définit la politique tarifaire et fixe les tarifs publics des titres de transport en Île-de-France.* »⁸²
131. À l'inverse, Cityscoot pourrait proposer des tarifs préférentiels aux détenteurs de produits de transport public – possibilité dont disposeraient également les concurrents de Cityscoot. À cet égard, il convient de constater, à titre liminaire, que l'article L. 2142-16 du code des transports impose à la RATP l'obligation d'établir des comptes séparés notamment pour son activité d'opérateur de transport et pour son activité de gestion de l'infrastructure du réseau métropolitain en Île-de-France. Cette obligation ressort également de l'article 6 du règlement (UE) 1370/2007 précité⁸³. Les règles de séparation comptable de la RATP sont approuvées par l'ART.
132. Tout d'abord, la RATP n'aura qu'une très faible capacité à compenser cette baisse de revenus de Cityscoot avec les recettes issues des activités de transport public de voyageurs. En effet, les revenus tirés d'activités de transport de la RATP en monopole sont limités puisqu'une importante partie des revenus que la RATP tire de cette activité est reversée à IDFM⁸⁴.

⁷⁹ Article 21-15, Expérimentation pour la mise en œuvre de nouveaux services de vente et billettique, contrat d'exploitation.

⁸⁰ Article L. 1241-3 du code des transports.

⁸¹ Article R. 1241-9 du code des transports, 6.

⁸² Article 19-1, Mise en œuvre des décisions tarifaires par Île-de-France Mobilités, contrat d'exploitation.

⁸³ Voir l'annexe à l'article 6, 5).

⁸⁴ En effet, à titre d'exemple, l'article 37-1 du contrat d'exploitation prévoit notamment que les recettes correspondant à la vente de titres de transport sont intégralement reversées à IDFM. Le contrat d'exploitation prévoit également une clause de partage de revenus tirés de l'activité de gestionnaire d'infrastructure au-delà d'un certain résultat entre la RATP et IDFM (article 68 du contrat d'exploitation) dont la mise en œuvre fait l'objet d'un contrôle de l'ART tel que prévu par l'Avis n° 2021-039 du 29 juillet 2021. Enfin, conformément

133. Par ailleurs, compte tenu du chiffre d'affaires généré par Cityscoot, d'une part, et, d'autre part, du contrôle conjoint de la CDC, les incitations de la RATP à la mise en œuvre d'une telle stratégie seront limitées puisqu'elle subirait l'intégralité des pertes qui y seraient liées tout en ne bénéficiant pas de la totalité des revenus ainsi générés.
134. Ainsi, tout risque relatif à la mise en œuvre d'une stratégie de ventes liées entre les services de transport public et de scooters en libre-service de Cityscoot à l'issue de l'opération par la RATP peut être écarté.

b) Sur l'utilisation des moyens issus des activités de transport public de voyageurs en monopole historique de la RATP pour le développement de l'activité de scooters en libre-service

135. Il convient de s'interroger sur l'effet de potentiels avantages non-réplicables dont dispose la RATP en sa qualité d'opérateur historique de transport en région parisienne. À ce titre, les données de transport d'une part et relatives à la clientèle d'autre part auxquelles a accès la RATP ont été analysées⁸⁵.
136. S'agissant des données relatives au transport public, celles-ci pourraient être utilisées afin d'améliorer la répartition géographique des scooters en libre-service de Cityscoot. Cependant, comme les opérateurs de mobilité partagée⁸⁶, les opérateurs de transport sont soumis à une obligation de mise à disposition des données historiques concernant la circulation ainsi que des données statiques et dynamiques concernant les déplacements et la circulation⁸⁷. Ces données doivent être rendues accessibles et réutilisables en utilisant certaines normes et spécifications techniques précises⁸⁸.
137. S'agissant particulièrement des transports organisés par IDFM, tels que les transports publics en Île-de-France, celui-ci est responsable de la fourniture de ces données dont il peut confier la charge à des opérateurs de transport⁸⁹. Ainsi, ces données doivent être publiées par IDFM sur le PAN, ce qui doit permettre aux utilisateurs du PAN de retrouver et d'utiliser aisément les données disponibles. Les données précitées sont donc fournies par les opérateurs de transport à IDFM qui a la charge de les rendre accessibles. À ce titre, le contrat d'exploitation prévoit que « *La RATP fournit à Île-de-France Mobilités, met à jour et corrige ses données statiques, dynamiques et historiques dont elle dispose, telles que définies dans le cadre du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/ UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, dans le respect de modalités fixées de manière objective, transparente, non-*

à l'article 4 du décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 relatif aux activités de gestionnaire d'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens (RATP), le résultat tiré de prestations non régulées effectuées grâce aux infrastructures dont la RATP est gestionnaire doit être pour moitié reversé à IDFM.

⁸⁵ Pour les raisons évoquées aux points 131, 132 et 133 de la présente décision, la RATP n'aura ni la capacité ni l'incitation à utiliser ses revenus issues des activités de transport sous monopole pour subventionner Cityscoot.

⁸⁶ Point 107 de la présente décision.

⁸⁷ Article L. 1115-1 du code des transports, 2.

⁸⁸ Article L. 1115-1 du code des transports, 2.

⁸⁹ Article L. 1115-1, du code des transports, 3.

discriminatoire et proportionnée, lesquelles pourront être amendées par avenant ». ⁹⁰ Le contrôle de la conformité de la publication des données précitées est assuré par l'ART ⁹¹.

138. Ainsi, la RATP étant tenue légalement et contractuellement de fournir les données relatives aux transports qu'elle exploite à IDFM qui a l'obligation de les rendre accessibles, la RATP ne pourra tirer aucun avantage de ces données pour améliorer le service offert par Cityscoot.
139. S'agissant des données relatives à la clientèle d'IDFM dont dispose la RATP dans le cadre de l'exploitation de transport public, il peut être envisagé que la RATP les communique à Cityscoot. Cependant, les conditions générales d'utilisation des différents produits tarifaires d'IDFM distribués par la RATP prévoient un encadrement de l'utilisation des données personnelles collectées ⁹². Si la prospection commerciale fait partie des finalités de traitement des données personnelles listées dans ce cadre, celle-ci doit s'effectuer soit dans le cadre de la prospection pour des services similaires au transport public, soit sur la base du consentement du titulaire du contrat. En tout état de cause, les données personnelles de la clientèle d'IDFM détenues par la RATP ne peuvent pas être partagées à des personnes tierces à l'exception des sous-traitants de la RATP, du GIE Comutitres et d'IDFM. Ainsi, la RATP ne sera pas en mesure de communiquer les données relatives à la clientèle d'IDFM à Cityscoot.
140. Dès lors, il apparaît que la RATP ne pourra pas utiliser de potentiels avantages non-réplicables dont elle disposerait en sa qualité d'opérateur historique de transport en région parisienne comme levier sur le marché des services de scooters en libre-service à Paris et en petite couronne.

C. RISQUE DE COORDINATION DES SOCIÉTÉS-MÈRES

141. L'opération consistant en la création d'une entreprise commune de plein exercice, par la prise de contrôle conjoint de la cible par la RATP et la CDC qui sont notamment simultanément actives sur les marchés du transport public de voyageurs en Île-de-France et hors Île-de-France, il convient d'examiner dans quelle mesure l'opération peut conduire à une coordination entre les parties notifiantes sur ces marchés ⁹³.
142. Le paragraphe 760 des lignes directrices rappelle que : « *[l]es risques de coordination entre sociétés mères à l'occasion de la création d'une entreprise commune sont analysés au regard de trois critères cumulatifs: –un lien de causalité doit exister entre la création de l'entreprise commune et l'apparition de risques de coordination de ses sociétés mères ou son renforcement; –la coordination doit revêtir un certain degré de vraisemblance, c'est-à-dire qu'elle doit être possible et présenter un intérêt économique pour les sociétés mères; – cette coordination doit avoir un effet sensible sur la concurrence* ».

⁹⁰ Article 92-2, Les engagements de la RATP relatives à la fourniture et l'échange de données, contrat d'exploitation.

⁹¹ Article L. 1115-5 du code des transports.

⁹² Voir notamment l'article 13 des conditions générales de vente et d'utilisation du passe Navigo.

⁹³ Il convient de souligner que si la RATP et la CDC sont toutes les deux actives sur les marchés amont du développement de MAS, tout risque peut être écarté sur ces marchés dans la mesure où ils présentent un lien très éloigné avec le marché de la fourniture de services de scooters en libre-service sur lequel est présente Cityscoot.

143. S'agissant de la condition relative au lien de causalité, le paragraphe 761 des lignes directrices précise que « *[l]e lien causal peut être établi si l'activité de l'entreprise commune revêt une importance essentielle pour les marchés sur lesquels ses sociétés mères sont actives.* »
144. En l'espèce, l'activité d'exploitation de services de scooters en libre-service ne revêt pas un caractère essentiel pour les sociétés mères et la conduite de leurs activités.
145. En effet, les activités d'exploitation de services de scooters en libre-service, et généralement de mobilité partagée représentent, pour les parties, un poids marginal par rapport à leurs activités sur les marchés du transport public de voyageurs en Île-de-France et hors Île-de-France. En effet, selon les informations fournies par les parties notifiantes, le chiffre d'affaires de Cityscoot représente environ [0-5] % du chiffre d'affaires français de la RATP et [0-5] % du chiffre d'affaires de Transdev. Dans ce contexte, et dès lors que tout effet de nature conglomérale entre les activités liées au transport public de voyageurs et aux activités de mobilité partagée a été précédemment écarté, l'opération n'est pas de nature à créer une coordination entre la CDC et la RATP sur les marchés du transport public de voyageurs en Île-de-France.
146. Par ailleurs, s'agissant des marchés du transport public de voyageurs hors Île-de-France, le risque de coordination des sociétés-mères peut-être écarté compte tenu de la localisation géographique des activités de la cible qui est exclusivement présente en Île-de-France. De plus, sur ces marchés, les sociétés-mères font face à la concurrence d'opérateurs importants tels que Keolis ou la SNCF ainsi que d'opérateurs de transport locaux.
147. Ainsi, l'opération n'est donc pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'une éventuelle coordination de la RATP et de la CDC sur l'ensemble des marchés du transport public de voyageurs.

DÉCISION

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 22-167 est autorisée.

Le président,

Benoît Cœuré

© Autorité de la concurrence