

SAISINE N° 12/0100F**PROPOSITION D'ENGAGEMENTS DE L'EPIC SNCF, DE SNCF PARTENARIAT ET DE KEOLIS***PROPOSITION D'ENGAGEMENTS DU 7 NOVEMBRE 2014***1. OBSERVATIONS LIMINAIRES**

- 1.1 Cette proposition d'engagements est formulée conjointement par l'EPIC SNCF et par ses filiales les sociétés SNCF Partenariat SAS et Keolis SA (ci-après respectivement "**SNCF**", "**SNCF Partenariat**", "**Keolis**" et ensemble les "**Parties**"), sur le fondement des articles L.464-2 I et R.464-2 du code de commerce.
- 1.2 Aux termes de l'article 25 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire "*l'établissement public dénommé "SNCF" mentionné à l'article L. 2102-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la présente loi, est créé au 1er décembre 2014*". Ce même article ajoute que "*l'établissement public dénommé "Réseau ferré de France" prend la dénomination : "SNCF Réseau" et l'établissement public dénommé "Société nationale des chemins de fer français" prend la dénomination : "SNCF Mobilités"*". Ces changements de dénomination entrent en vigueur le 1er janvier 2015. Dans ces conditions, à compter de cette date, les présents engagements seront réputés être formulés par SNCF et SNCF Mobilités (au sens de l'article 25 précité) en lieu et place de SNCF.
- 1.3 Cette proposition d'engagements répond, en application des dispositions susvisées, aux préoccupations de concurrence exprimées par l'Autorité de la concurrence (ci-après l'"**Autorité**") dans un procès-verbal d'audition en date du 17 octobre 2014. Ces préoccupations de concurrence ont été formulées suite à la plainte enregistrée sous le n° 12/0100F et ayant donné lieu à la décision n° 13-D-16 du 27 juin 2013 relative à une demande de mesures conservatoires concernant des pratiques mises en œuvre par le groupe SNCF dans le secteur du transport de personnes (ci-après respectivement la "**Plainte**" et la "**Décision**").
- 1.4 Il est précisé:
- (i) que cette proposition d'engagements ne comporte et n'implique aucune reconnaissance par les Parties (i) du bien-fondé de la Plainte ou de la matérialité des faits qu'elle dénonce; (ii) de la violation d'une règle de droit de quelque nature que ce soit, ou d'une responsabilité de quelque nature que ce soit, en lien avec les faits allégués;
 - (ii) que le périmètre des engagements proposés est circonscrit aux marchés de services d'assistance technique en matière de transport urbain. Constitue un marché de services d'assistance technique en matière de transport urbain (ci-après un "**Marché**") tout marché (i) passé par une autorité organisatrice de transport urbain, au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs quel que soit le mode de gestion du réseau (société publique

locale, société d'économie mixte, régie, société anonyme, etc.)¹ et (ii) ayant pour objet de confier à un tiers, non pas l'exploitation ou la co-exploitation de tout ou partie du réseau de transport urbain, mais la réalisation de prestations intellectuelles de toute nature, et notamment des prestations de conseil, d'assistance technique et d'accompagnement, destinées à assister l'exploitant ou le co-exploitant du réseau de transport urbain.

1.5 Ceci étant précisé, les Parties prennent les engagements qui suivent, en application des articles L.464-2 I et R.464-2 du code de commerce.

2. **PERIMETRE D'INTERVENTION DE SNCF PARTENARIAT**

2.1 SNCF Partenariat ne soumissionnera plus à un Marché, tel que défini à la clause 1.4 (ii), que ce soit seule ou en groupement.

2.2 Cet engagement est sans préjudice de la possibilité pour SNCF Partenariat:

- (i) de prendre des participations capitalistiques dans des sociétés de toute nature, y compris dans des sociétés d'économie mixte exploitant des réseaux de transport urbain;
- (ii) de soumissionner à des marchés portant sur des prestations intellectuelles de toute nature, et notamment des prestations de conseil, d'assistance technique et d'accompagnement, en matière de transport ferroviaire de personnes uniquement;
- (iii) d'exécuter jusqu'à son terme normal, soit jusqu'au 31 décembre 2017, le contrat d'assistance technique conclu avec la Compagnie des Transports Strasbourgeois, étant convenu que SNCF Partenariat ne sollicitera pas, seule ou en groupement, la réattribution dudit contrat une fois son terme échu.

3. **MODALITES D'INTERVENTION DE SNCF ET DE KEOLIS SUR LES MARCHES**

3.1 SNCF s'abstient de soumissionner directement à un Marché, tel que défini à la clause 1.4 (ii), que ce soit seul ou en groupement.

3.2 Symétriquement, Keolis s'abstient de soumissionner à un Marché, tel que défini à la clause 1.4 (ii), en groupement avec SNCF.

3.3 Seules les filiales de SNCF, actuelles ou futures, mais distinctes de SNCF Partenariat et disposant de ressources matérielles et humaines propres suffisantes pour élaborer leur offre de manière autonome par rapport à SNCF, pourront soumissionner aux Marchés, tels que définis à la clause 1.4. (ii).

3.4 Cet engagement est sans préjudice de la possibilité pour lesdites filiales, sur les Marchés précités, ou sur tout autre marché, d'avoir ponctuellement recours à des ressources matérielles, informationnelles, ou humaines de SNCF pour des besoins liés à la constitution de leur offre, y compris en matière d'intermodalité, à condition:

- que leurs concurrents et/ou les groupes auxquels ils appartiennent, le cas échéant, disposent de ressources de même nature OU ont la possibilité de se les procurer à leur demande auprès d'un tiers (notamment les autorités organisatrices de transport ou SNCF); **ET**

¹ Si la loi n° 82-1153 devait être modifiée dans un sens affectant la notion d'autorité organisatrice de transport urbain, les Parties et l'Autorité de la concurrence se rencontreraient pour évaluer l'impact de cette évolution et s'assurer que le champ des engagements demeure inchangé.

- que la mise à disposition de ces ressources repose sur un contrat préalablement établi et signé entre SNCF et ses filiales; **ET**
 - que cette mise à disposition soit facturée par SNCF à ses filiales à un prix reflétant sa valeur économique.
- 3.5 Dans l'hypothèse où SNCF donnerait accès à certaines de ses ressources matérielles, informationnelles, ou humaines auxdites filiales et à des tiers, cet accès serait accordé dans des conditions non discriminatoires.
4. **DISPOSITIONS FINALES**
- 4.1 Ces engagements sont souscrits pour une période de cinq ans à compter de la notification de la décision acceptant les engagements et les rendant obligatoires (ci-après la "**Décision d'engagements**").
- 4.2 Si le premier texte national de libéralisation du marché du transport ferroviaire régional de voyageurs n'a pas été publié au journal officiel de la république française et n'est pas entré en vigueur cinq ans après la Décision d'engagements, les engagements pourront être prolongés à la demande de l'Autorité, pour une période expirant au plus tard à la date de l'entrée en vigueur dudit texte.
- 4.3 Conformément au point 46 (a) du communiqué de procédure de l'Autorité du 2 mars 2009 relatif aux engagements en matière de concurrence, les Parties seront en droit de solliciter la révision ou la résiliation de leurs engagements avant leur terme si l'un des faits sur lesquels la Décision repose subit un changement important. En particulier, dans l'hypothèse où une libéralisation du marché du transport ferroviaire régional de voyageurs interviendrait de manière partielle (par exemple parce qu'elle ne concernerait que certaines régions, ou serait réalisée par expérimentation), les Parties et l'Autorité de la concurrence se rapprocheront pour déterminer si et dans quelles conditions les présents engagements seront interrompus.

Christophe Lemaire

Simon Naudin

Avocats à la Cour

Ashurst LLP

Conseil de SNCF et SNCF Partenariat

Olivier Billard

Ning-Ly Seng

Avocats à la Cour

Bredin Prat AARPI

Conseil de Keolis