

Appels d'offres d'assistance technique aux exploitants de transport urbain : la SNCF propose des engagements

Publié le 15 avril 2015

L'Autorité de la concurrence obtient du groupe SNCF des engagements permettant d'égaliser les conditions de concurrence pour les entreprises candidates aux appels d'offres d'assistance technique aux exploitants de transport urbain.

A la suite d'une procédure ouverte devant l'Autorité de la concurrence par Transdev, la SNCF prend des engagements destinés à empêcher sa filiale Keolis, active sur le marché concurrentiel du transport urbain, ou toute autre de ses filiales, de mobiliser à son seul profit le savoir faire ferroviaire de la maison mère pour présenter des offres non répliquables par les concurrentes pour l'attribution de marchés de conseil et d'assistance technique aux exploitants de transport urbain.

Le secteur

Les communes et les collectivités locales sont responsables de l'organisation des services de transport urbain (bus, métro, tram...). Elles peuvent confier la fourniture de ces services, par délégation de service public, à des opérateurs spécialisés comme Keolis (filiale de la SNCF), Transdev, RATP Dev ou Carpostal. Elles peuvent aussi les opérer, seules ou en groupements. Dans tous les cas, les collectivités locales, autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) et leurs émanations (régies, sociétés d'économie mixte...) peuvent recourir à des prestations extérieures de conseil, d'assistance technique et

d'accompagnement fournies par des opérateurs de transport, pour les aider dans l'exploitation de leur réseau et dans leurs projets.

La plainte de Transdev

Fin 2012, la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS), une société d'économie mixte exploitant le réseau de transport urbain de la communauté urbaine de Strasbourg, a attribué un marché public d'assistance technique à un groupement constitué de deux filiales de la SNCF : Keolis et SNCF Partenariat, autre filiale de la SNCF dépourvue de moyens propres, mais spécialisée d'après son objet social dans l'aide aux autorités organisatrices de transport. La CTS justifiait son choix par l'intérêt des propositions ferroviaires et d'intermodalité présentées par Keolis, notamment via une étude sur le « train urbain » dans l'agglomération.

Transdev, candidate malheureuse à ce même marché, a saisi l'Autorité de la concurrence, reprochant dans sa plainte au groupe SNCF d'avoir abusé de sa position dominante sur le marché en monopole du transport ferroviaire de voyageurs, en mettant au service de ses activités relevant du champ concurrentiel les moyens tirés de l'exploitation du monopole.

Les préoccupations de concurrence

Par une décision du 27 juin 2013 ([voir communiqué du 27 juin 2013](#)), l'Autorité de la concurrence a rejeté les demandes de mesures conservatoires présentées par Transdev, pour défaut d'urgence.

Elle a néanmoins poursuivi l'instruction au fond, considérant qu'il n'était pas exclu que le groupe ait utilisé les moyens tirés du monopole ferroviaire comme levier pour avantager la filiale Keolis sur les marchés d'assistance technique.

En effet, compte tenu de la prééminence du ferroviaire par rapport aux autres modes de transports, des besoins croissants d'intermodalité pour les transports urbains et de la connexité manifeste entre les marchés de transport et de

l'assistance technique, la mise à disposition directe du savoir faire du groupe SNCF, *via* la filiale SNCF Partenariat (une structure sans moyens dédiés mobilisant des cadres, l'image et la réputation de l'EPIC ferroviaire) était susceptible d'avantager Keolis de façon décisive pour répondre aux appels d'offres des collectivités.

Les engagements proposés et acceptés

A la suite des préoccupations de concurrence exprimées par les services d'instruction, les établissements publics SNCF et SNCF Mobilités et leurs filiales SNCF Partenariat et Keolis ont proposé conjointement un ensemble d'engagements à l'Autorité de la concurrence, améliorés à la suite de la consultation organisée par l'Autorité et lors de la séance qui a suivi.

Ces engagements sont notamment les suivants :

- ni SNCF, ni SNCF Mobilités ne soumissionnera à un marché d'assistance technique aux exploitants de transports urbain, que ce soit seule ou en groupement ;
- seules des filiales pleinement autonomes de SNCF ou de SNCF Mobilités disposant notamment de ressources humaines et matérielles en propre et suffisantes (comme c'est le cas de Keolis), pourront soumissionner ;
- un recours au savoir-faire et aux moyens tirés de l'exploitation du transport ferroviaire sera possible pour répondre aux demandes formulées dans les appels d'offres de marchés d'assistance technique des autorités organisatrices de transport, mais seulement suivant une procédure précise, ouverte de manière non discriminatoire à tous les acteurs de ce marché.

Ces engagements sont pris pour une durée de cinq ans et pourront être prolongés par l'Autorité, notamment si aucune ouverture effective du marché du transport ferroviaire régional de voyageurs n'est constatée à l'expiration de ce délai.

Un mandataire indépendant agréé par l'Autorité vérifiera la bonne exécution de

ces engagements.

Considérant que ces engagements répondent aux problèmes de concurrence identifiés en permettant un meilleur fonctionnement de la concurrence sur les marchés de l'assistance technique aux autorités organisatrices de transport urbain, l'Autorité les rend obligatoires et clôt la procédure ouverte devant elle.

¹Depuis l'entrée en vigueur de la loi portant réforme ferroviaire, le 1er janvier 2015, le groupe public ferroviaire est constitué de trois établissements publics industriels et commerciaux, notamment SNCF et SNCF Mobilités qui exploite les trains.

DÉCISION 15-D-05 DU 15 AVRIL 2015

relative à des pratiques mises en œuvre par le groupe SNCF dans le secteur transport de personnes

[consulter le texte intégral](#)

Contact(s)

Yannick Le Dorze
Adjoint à la directrice de la
communication

01 55 04 02 14

[Contacter par mail](#)