

Contribution Optile

Contact thierry.colle@optile.com

Organisation de la mise en concurrence des transports publics routiers de voyageurs en Ile de France

Le STIF (« Ile de France Mobilités ») est l'Autorité Organisatrice des transports publics en Ile de France.

L'organisation des transports publics et la désignation des opérateurs sont issues des ordonnances et décrets d'après-guerre.

L'exploitation du métro, des tramways et des bus intra-muros, et pour partie en petite couronne, est dévolue à la RATP.

L'exploitation des réseaux de bus et cars en grande couronne, et pour partie également en petite couronne, est dévolue aux entreprises historiquement présentes sur ces réseaux. Ces entreprises privées sont regroupées au sein de l'organisation professionnelle OPTILE.

Le marché global du bus en Ile de France contractualisé avec le STIF représente un CA de 2,3 Md € (2014) dont :

- 1,4 Md€ à la RATP, dans Paris intramuros et petite couronne
- 0,9 Md€ aux entreprises regroupées au sein d'OPTILE, dont
 - Transdev : 500 M€
 - Keolis : 250 M€
 - RATP-Dev : 65 M€
 - PME, SEM et régies locales : 125 M€

C'est l'inscription au plan de transport régional par le STIF qui vaut délégation de service public aux entreprises exploitantes. Cette inscription est à durée illimitée.

Des conventions périodiques sont négociées et contractualisées entre le STIF et les entreprises exploitantes pour fixer les conditions d'exécution du service.

Ainsi, la dernière convention avec RATP a pris effet au 1/1/2016 pour une durée de 5 ans.

De même les entreprises d'Optile avaient conclu des conventions avec le STIF en 2007, puis à nouveau entre 2010 et 2012, dans le cadre d'un cycle de contractuel de 10 ans qui s'est achevé au 31 décembre 2016.

C'est en décembre 2007 que le règlement OSP a introduit le principe d'une mise en concurrence de ces services et de périodes transitoires pour organiser la mise en concurrence. La transcription de ce règlement est à l'origine de la loi ORTF de décembre 2009.

Ainsi, aux termes de l'article L. 1241-6 du code des transports, issu de 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 :

« I. – L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 [services de transports publics réguliers de personnes en Île-de-France] qui ont été créés avant le 3 décembre 2009 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette date.

II. – Elle se termine :

1° Pour les services réguliers de transport routier : le 31 décembre 2024, sauf stipulation conventionnelle, antérieure au 9 décembre 2009, manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur et prévoyant expressément une date antérieure ;

2° Pour les services réguliers de transport par tramway : le 31 décembre 2029 ;

3° Pour les autres services réguliers de transport guidé : le 31 décembre 2039 ;

4° Pour les services de transport scolaire, les services de transport à la demande, les services de transport des personnes dont la mobilité est réduite et les services réguliers de transport public fluvial de personnes : à la date d'échéance ou de résiliation des conventions en cours et, en tout état de cause, avant le 31 décembre 2024 ».

La dérogation relative à l'existence d'une stipulation conventionnelle antérieure au 9 décembre 2009 a suscité des interprétations divergentes, ce qui a conduit le STIF à interroger, en février 2016, la préfecture de Région, au titre du contrôle de légalité, sur sa capacité à conclure de nouvelles conventions avec les entreprises d'Optile.

La préfecture a répondu au mois d'avril 2016 par la négative, indiquant que le cycle contractuel qui s'achève au 31 décembre 2016 induit l'obligation d'une mise en concurrence à cette échéance.

Cette option n'avait absolument pas été envisagée par le STIF, qui ne s'y était pas préparé et qui était dans l'incapacité de mettre en concurrence les entreprises regroupées au sein d'OPTILE d'ici la fin de l'année 2016.

Cette situation a donc conduit l'Etat à une saisine pour avis du Conseil d'Etat qui a confirmé, en novembre 2016 :

- que la loi ORTF est compatible avec le règlement OSP,
- que c'est bien l'inscription au plan de Transport régional qui vaut délégation de service public,
- et que le cahier des charges régional (qui détermine le cycle contractuel de 10 ans qui s'achève au 31/12/2016 pour les entreprises d'Optile) n'est pas contractuel (et ne manifeste donc pas un accord explicite des parties pour une mise en concurrence anticipée.)

En revanche le Conseil d'Etat a considéré que certaines dispositions des conventions manifestaient l'intention des parties pour une remise en concurrence à la fin de ce cycle contractuel.

Cet avis du Conseil d'Etat est contesté par les opérateurs qui affirment qu'aucun accord explicite des parties, antérieur à 2009, ne marque la volonté des parties que la mise en concurrence soit effective au terme du cycle contractuel de 10 ans, au 31 décembre 2016.

En effet :

- Lors de la négociation de ces conventions entre le STIF et les entreprises d'OPTILE, dans le courant de l'année 2006, le règlement OSP n'était pas publié et la loi ORTF n'existait pas. Les parties ont donc simplement convenu d'appliquer en 2016, le règlement en vigueur, dont on sait aujourd'hui qu'il impose une mise en concurrence en 2024.
- Le STIF n'a pris aucune disposition préparatoire à une remise en concurrence en 2016, ce qui témoigne bien de l'absence d'accord explicite de la part de l'autorité organisatrice.
- Les nouveaux contrats CT3, qui sont entrés en vigueur au 1^{er} janvier 2017, ont été négociés avec la volonté des parties de poursuivre l'exploitation des réseaux par les opérateurs jusqu'au 31 décembre 2024, date de la mise en concurrence.

Aujourd'hui les contrats CT3 ont été signés entre le STIF et les entreprises d'Optile pour la période allant du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2020.

Une ouverture du marché qui conduirait une mise en concurrence des réseaux d'OPTILE au 31 décembre 2020 et des réseaux bus RATP au 31 décembre 2024 n'est pas satisfaisante et comporte de nombreux risques.

Une solution qui conduirait à reporter l'ouverture du marché au 31 décembre 2024 pour l'ensemble des réseaux bus OPTILE et RATP est une solution qui permet d'assurer une

concurrence équitable entre les opérateurs. Mais elle est, dans la pratique, porteuse de nombreux risques.

C'est pourquoi il est proposé d'organiser la mise en concurrence de manière progressive, équitable et efficace :

- ➔ Une concurrence progressive, sur une période allant de 2022 à 2026.
- ➔ Une concurrence équitable entre les opérateurs OPTILE et RATP avec un même calendrier pour tous les opérateurs.
- ➔ Une concurrence efficace qui permette de traiter, au préalable, des problèmes de transfert de personnel et qui tienne compte des échéances liées à l'ouverture des lignes du Grand Paris ou aux JO de 2024.

Cette organisation de la mise en concurrence nécessite la modification de la loi ORTF :

Le texte actuel :

« - Le 31 décembre 2024 pour les services réguliers de transport routier, sauf stipulation conventionnelle antérieure à l'entrée en vigueur 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, manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur et prévoyant expressément une date antérieure ;

Modification proposée :

« - Au plus tard le 31 décembre 2026. Un décret détermine les modalités selon lesquelles, entre le 31 décembre 2022 et le 31 décembre 2026, en respectant une stricte égalité proportionnelle entre opérateurs publics et privés, l'exécution de ces services sera progressivement assurée conformément aux articles L.1221-3 à L.1221-11 »