

TER : ouverture à la concurrence

Conférence de presse
Frédéric AGUILERA – Vice-Président délégué aux transports
Le 26 juin 2023



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Sommaire

- Où en sont les autres Régions ?
- Les exigences réglementaires liées à l'ouverture à la concurrence
- Les enjeux pour la Région
- Le calendrier prévisionnel de mise en œuvre
- L'allotissement
- Le transfert des biens

Où en sont les autres Régions ?

Situation des Régions (à titre indicatif)

- Région Sud : La Région Sud a validé en mars 2019 le lancement de deux procédures et les lots ont été attribués en octobre 2021 pour une exploitation en 2025. Le lot inter ville Marseille – Toulon- Nice a été attribué à Transdev et le lot Etoile de Nice a été attribué à SNCF. Elle a publié en février 2023 un nouvel API sur ses 2 lots restants (Est Provence et Ouest Provence) et vise une exploitation par les candidats retenus en 2029.
- Région Hauts de France : Le processus a été engagé pour trois lots avec la publication en avril 2019 d'un avis de préinformation. Le lot Etoile d'Amiens a été attribué à SNCF en avril 2023 pour une exploitation en 2025. Le processus se poursuit sur les 3 lots restants.
- Région Grand Est : Le processus a été engagé pour trois lots avec la publication de deux avis de préinformation en avril 2019, complété par un 3^{ème} avis de préinformation en décembre 2021 sur un lot transfrontalier. Les appels d'offre sont en cours.
- Région Ile-de-France : Le processus a été engagé pour trois lots avec la publication de l'avis de préinformation en avril 2020. Les négociations avec les candidats sont en cours.
- Région Pays de la Loire : Le processus a été engagé pour le lot Tram Train Sud Loire en juillet 2020. Les négociations sont en cours. Le lot a été attribué en juin 2023 à SNCF pour une exploitation au SA 2026.

Situation des Régions (à titre indicatif)

- Région Bourgogne Franche Comté : Le processus a été engagé en février 2022 avec la publication d'un avis de préinformation pour l'ouverture à la concurrence de la totalité de son réseau (découpé en 4 lots). L'exploitation du premier lot est envisagé en 2027.
- Région Normandie : Quatre lots sont prévus et un premier avis de préinformation pour le lot Etoile de Caen devrait être publié en 2023. L'ensemble du processus devra être achevé en décembre 2029.
- Région Nouvelle Aquitaine : L'engagement dans l'ouverture à la concurrence devrait être délibéré en 2023. Le transfert de matériel a été anticipé dès 2021 et a abouti à la signature d'une convention de transfert fin 2022.
- Région Centre Val de Loire : L'ouverture à la concurrence est prévue en 3 vagues à lancer entre janvier 2026 et décembre 2027.
- Région Bretagne : La position serait de mettre en concurrence son réseau en 1 ou 2 lots au terme de la convention d'exploitation avec SNCF Voyageurs (2019/2028)
- Région Occitanie : Pas d'engagement connu.

Les exigences réglementaires liées à l'ouverture à la concurrence

Les exigences réglementaires liées à l'ouverture à la concurrence

- ❖ **Règlement CE N°1370/2007** relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route dit « Règlement OSP » entré en vigueur le 3 décembre 2019. Modèle d'une concurrence régulée avec période transitoire de 10 ans.
- ❖ **Loi promulguée le 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire :**
 - ✓ **L'article 19** fixe les conditions de poursuites et d'extinction des droits exclusifs attribués à la SNCF et les jalons du processus de mise en concurrence :
 - donne la possibilité aux Régions de conclure des contrats de service public avec d'autres opérateurs que SNCF Mobilités à partir du 3 décembre 2019. Dérogation à l'article 2121-1 du code des transports.
 - La **mise en concurrence** deviendra une **obligation** pour tout nouveau contrat conclu **à compter du 25 décembre 2023**.
 - **L'attribution directe** à l'opérateur historique reste **possible** si les contrats (ou avenants au contrat actuel) sont conclus **avant le 25 décembre 2023**, leur durée ne pouvant excéder 10 ans.
 - ✓ **L'article 21** pose le principe d'une reprise des biens par l'Autorité Organisatrice Régionale.

Les enjeux pour la Région

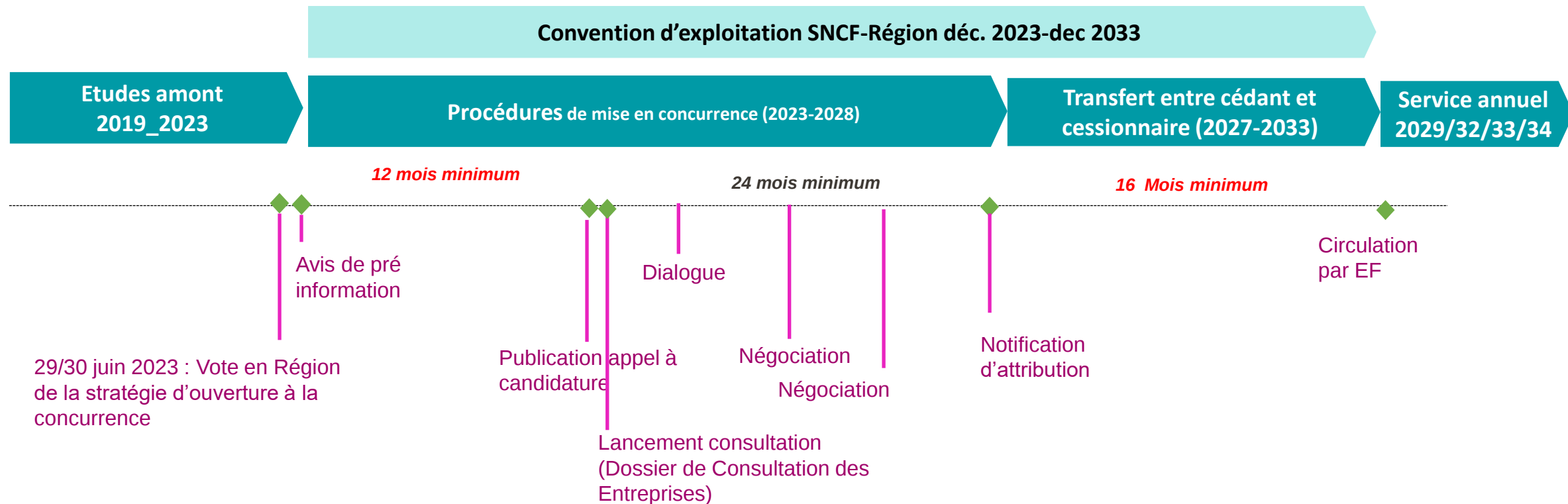
Les enjeux pour la Région

- Se saisir du sujet en préservant le service public de transport ferroviaire régional :
 - assurer la continuité du service sur tout le parcours du voyageur et proposer des services unifiés et homogènes (de tarification, de commercialisation, de SAV,...) sur l'ensemble du réseau, sans distinction des contrats d'exploitation confiés aux opérateurs ferroviaires.
 - prendre en compte les dimensions techniques, industrielles et organisationnelles induites par la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence
- Se mettre en capacité de bien gérer l'ensemble des étapes tout en respectant le calendrier réglementaire : donner de la visibilité sur le planning de mise en œuvre (exploitants et gestionnaires d'infrastructures), mobiliser les ressources internes et externes, anticiper, séquencer et planifier la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence.
- Organiser la sortie du monopole SNCF en « démutualisant » le moins possible : articuler la dernière convention de gré à gré avec la SNCF (à négocier avant décembre 2023) et la mise en concurrence du réseau.
- Activer l'article 21 de la loi nouveau pacte ferroviaire sur le transfert des biens.
- Adapter la mise en œuvre du schéma directeur matériel et ateliers de maintenance en prenant en compte le projet d'allotissement.

Calendrier prévisionnel de mise en œuvre

Délais de mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence

- **Durée du processus de dévolution d'un lot : 4 à 8 ans**, suivant le périmètre des prestations incluses dans les contrats, entre l'avis de pré-information et l'exploitation effective par l'exploitant retenu
- **Exploitation** par les exploitants choisis, lot par lot, **au plus tôt au changement de service de décembre 2028 et de façon séquencée jusqu'au terme permis par la loi (2033)**



Les étapes de la procédure de mise en concurrence d'un lot géographique

1. Délibération de principe en AP de juin 2023
 - Saisine préalable du CESER pour avis (article L4041-1 du CGCT)
2. Publication d'un avis de préinformation prévu à l'article 7 paragraphe 2 du règlement CE N°1370/2007 - au plus tôt en juillet 2023
 - Après engagement en assemblée plénière du processus de mise en concurrence
3. Lot par lot, publication d'un avis de concession au sens du décret 2019-1083 du 24 octobre 2019 (appel à candidature) – au plus tôt en juillet 2024
 - Après consultation de la CCSPL et du CST
 - Après délibération en CP validant le choix du mode de gestion, la description des prestations affectées au lot et la publication de l'avis de concession
4. Lot par lot , choix des candidats retenus
 - Consultation de la Commission de Délégation des Services Publics (CDSP)
5. Lot par lot, transmission aux candidats retenus du Dossier de Consultation des Entreprises
6. Réception et analyse des offres
7. Dialogue avec les candidats
8. Deux round de négociation
 - Consultation de la Commission de Délégation des Services Publics (CDSP) sur les offres
9. Attribution du contrat pour une exploitation (au plus tôt au service annuel 2029)
 - CAO
 - Délibération en CP approuvant le choix du délégataire

La délibération en AP de juin 2023 n'est qu'une première étape, elle ne clôt pas le sujet de l'ouverture à la concurrence

L'allotissement

Le principe de l'allotissement

- Le **droit de la commande publique consacre le principe de l'allotissement** : l'allotissement est nécessaire (article L2113-10 du code des marchés publics) lorsque l'importance des services à réaliser risque de dépasser les capacités techniques ou financières d'une seule entreprise (autre que SNCF Voyageurs). C'est le cas pour toutes les Régions et notamment Auvergne-Rhône-Alpes avec ses 34 millions de train.km annuels
- L'allotissement consiste à organiser le service régional ferroviaire de voyageurs en lots :
 - **lots géographiques** autonomes, **composés de lignes** avec un (ou plusieurs) atelier et du matériel ferroviaire dédiés à chaque lot
 - **Lots fonctionnels** autonomes **pour gérer la relation clients**. La Région devra se doter de son propre système régional d'information, de distribution et de commercialisation du service, assurant la continuité du parcours clients
- Chaque lot géographique fait l'objet d'un Contrat de service public, proche du régime de la délégation de service public
- Le lot fonctionnel pourrait être géré en marché, en délégation de service public, en régie...

Une phase préparatoire à l'allotissement : le sourçage

Mars 2022 – décembre 2022 : appel à sourçage auprès des acteurs du transport ferroviaire de voyageurs (opérateurs ferroviaires et SNCF Réseau)

Objectifs :

- Acquérir une meilleure maîtrise des éléments techniques et organisationnels à prendre en compte pour constituer des lots et une meilleure connaissance des conditions d'exploitation de ces services
- Initier, de façon égalitaire, un dialogue technique entre la Région et des opérateurs économiques susceptibles de concourir à l'avenir aux services ferroviaires régionaux, dans la perspective du libre choix des opérateurs
- Procédure à vocation exclusivement préparatoire et d'usage technique, sans engagement contractuel ou précontractuel

Depuis septembre 2022

- Accompagnement de SNCF Réseau auprès des services de la Région dans le cadre de la préparation à l'ouverture à la concurrence

Les lignes directrices de l'allotissement géographique

- Cohérence et lisibilité en matière de service :
 - En limitant la coactivité entre les opérateurs ferroviaires et en gares
 - Sans isoler les petites lignes
 - En veillant à préserver la mise en œuvre des projets de RER métropolitains et en respectant les équilibres géographiques
- Exploitation robuste :
 - En limitant les contraintes sur la gestion de l'infrastructure et des gares
 - En tenant compte des possibilités des sites de maintenance
 - En tenant compte du parc de matériel disponible
- Cohérence technique de l'outil industriel :
 - Parc rassemblé par séries
 - Synergie industrielle entre les sites de maintenance, capacité d'entraide au sein d'un lot
 - Utilisation de tous les sites de maintenance existants
- Cohérence RH :
 - Préserver les bassins d'emploi des ressources humaines opérationnelles, afin de ne pas complexifier le transfert des agents (tous les ateliers actuels sont conservés)
- Attractivité des lots pour tous les opérateurs (taille, perspectives de développement)



L'allotissement proposé à l'AP de juin 2023

- **Cinq lots géographiques :**
 - **Lot Auvergne** : exploitation envisagée pour le service annuel 2029 (décembre 2028)
 - **Lot Etoiles de Chambéry et de Grenoble** : exploitation envisagée pour le service annuel 2032 ou 2033
 - **Lot dit « longues distances »** : exploitation envisagée pour le service annuel 2033 ou 2034
 - **Lot Haute-Savoie et transfrontalier** : exploitation envisagée pour le service annuel 2034
 - **Lot Etoile ferroviaire lyonnaise** : exploitation envisagée pour le service annuel 2034
- **Un lot fonctionnel consacré à la gestion de la relation aux voyageurs :**
information, distribution, SAV...
- **N.B :**
 - ✓ Le périmètre précis de chaque lot est à définir au démarrage de la procédure de dévolution : exploitation/maintenance, gestion infrastructure, gestion des gares, travaux dans les ateliers, achat de matériels neufs,.....
 - ✓ Le mode de gestion et cahier des charges de chaque lot est à définir

Transfert de biens

Transfert des biens : cadre juridique

La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire pose, en son article 21, le principe d'une reprise des biens par l'Autorité Organisatrice Régionale.

En conséquence, la Région peut se voir transférer les biens nécessaires à l'exploitation du service ferroviaire et en récupérer ainsi la pleine propriété.

- Extrait de l'article 21 (partie matériel roulant) :

« I.- Les matériels roulants utilisés pour la poursuite des missions prévues par un contrat de service public attribué en application de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023, sont transférés à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande et dans un délai raisonnable qu'elle fixe.

Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. Il ne donne lieu au versement d'aucune autre somme, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

L'autorité organisatrice prend en charge les coûts de démantèlement des matériels roulants qu'elle ne reprend pas à proportion de la durée d'utilisation de ces matériels dans le cadre des contrats de service public de son ressort, déduction faite des provisions qui lui auraient été déjà facturées. »

La rédaction est similaire pour chaque type de biens.

Transfert des biens : périmètre des biens

L'article 21 liste les biens susceptibles d'être transférés :

- Les **matériels roulants**,
- Les **équipements installés dans les matériels roulants** à la demande de l'autorité organisatrice en application des stipulations contractuelles,
- Les **ateliers de maintenance** majoritairement utilisés pour l'exécution des services,
- Les **autres biens**, créés, acquis ou utilisés par SNCF Voyageurs, à la demande de l'autorité organisatrice en application des stipulations contractuelles conclues avec SNCF Voyageurs ou strictement nécessaires à la continuité et à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, et majoritairement utilisés pour l'exécution des services (exemple : consignes à vélo collectives).

Il en résulte :

=> Liste très large couvrant, au final, l'ensemble des biens concourant à la mise en œuvre du service régional.

=> Biens partagés avec une autre activité (TET, Fret par exemple) : condition d'être majoritairement utilisés pour le service TER régional.

Transfert des biens : les objectifs de la loi

Cette faculté de transfert de propriété des biens permet :

D'assurer **l'égalité de traitement entre les différents candidats** potentiels :

- Le coût d'acquisition du matériel roulant est tel que seuls les gros exploitants seraient susceptibles de répondre aux appels d'offres des Régions,
- La durée d'amortissement des matériels est longue, 30 à 40 ans, allant bien au-delà de la durée des futurs Contrats de Service Public.

Cette égalité est source de **garantie pour l'AOT régionale d'une pluralité de réponses lors de ses consultations.**

Les biens repris par la Région seront qualifiés de « biens de retour » : biens meubles et immeubles indispensables à l'exécution du service public, qui font retour, en principe gratuitement, à la personne publique en fin de concession.

Le transfert de biens permet de **répondre aux exigences de l'article 5 bis du règlement européen n°2016/2338** du 14 décembre 2016 qui imposent aux autorités organisatrices de prendre des mesures pour garantir un accès effectif et non discriminatoire à du **matériel roulant** adapté.

Transfert des biens : mise en œuvre

L'article 21 indique simplement que le transfert se fait à *la demande* de la Région.

Après avis juridique, 2 étapes :

- 1. Assemblée Plénière des 29 et 30 juin** : rapport proposant de mettre en œuvre le principe de transfert des biens,
- 2. Courrier Région à l'adresse de SNCF Voyageurs** sollicitant le transfert.

Même après délibération, la reprise demeure une faculté optionnelle.

La Région conserve toute liberté de déterminer les biens qu'elle souhaite ou non se voir transférer.

Principes financiers (article 21) :

La reprise se réalise à la Valeur Nette comptable du bien (valeur vénale pour les terrains et ateliers), nette des subventions reçues (pas de double financement) :

- Matériels roulants : financement 100 % Région (y/c composante démantèlement),
- Stock de pièces détachées : à la valeur du stock,
- Ateliers : situations au cas par cas :
 - ☐ L'Arbresle : terrain Région + atelier subventionné à 100% par l'AOT,
 - ☐ Annemasse : terrain SNCF + atelier subventionné à 100% par l'AOT,
 - ☐ Vaise : terrain et atelier SNCF ; quelques subventions Région sur certaines modernisations.

Transfert des biens : phasage

Assemblée Plénière des 29 et 30 juin : rapport adoptant le principe de transfert des biens.

La mise en œuvre se déroulera selon 4 étapes successives :

- **Phase 1 : demande officielle auprès de SNCF Voyageurs (propriétaire actuel) et recueil de ces données** : liste des biens entrant dans l'exécution du service, éléments techniques et de configuration, plans, diagnostics,
- **Phase 2 : traitement et analyse des données** : cartographie des biens.
Cette phase permettra également à terme d'enrichir les dossiers de consultation des entreprises par les données techniques relatives aux biens que les futurs opérateurs devront exploiter.
- **Phase 3 : visites et inspections des biens** : détermination de l'état des biens, demande éventuelle de travaux de remise en état, contre-visite.
- **Phase 4** : elle comprendra 2 volets :
 1. L'analyse fonctionnelle des biens permettant arbitrage : reprise, reprise partielle (ateliers) ou non de chaque bien,
 2. La mise en œuvre effective du transfert de propriété : délibération, conventions de transfert, actes notariés afférents.

