**Séance du 14 avril 2021**

**Rapport n° [2021-XXX]**

**Contrat de service public** **pour l’exploitation et la gestion de l’infrastructure des lignes de trams-trains T4, T11 et de la branche Esbly-Crécy de la ligne P de transport ferroviaire régional de** **voyageurs**

**RAPPORT DE PRESENTATION SUR LE CHOIX DU MODE DE GESTION**

**Article L. 1411-4 du CGCT**

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

￼

# Présentation

## Contexte général

L’exploitation des lignes de transport ferroviaire régional de voyageurs en Île-de-France est assurée historiquement en monopole par SNCF Voyageurs.

Dans ce cadre, Île-de-France Mobilités et SNCF Voyageurs ont conclu un nouveau contrat pour une durée de quatre années à compter du 1er janvier 2020.

Le règlement (CE) n°1370/2007 dit « Règlement OSP » redéfinit les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transports peuvent intervenir dans le secteur des transports publics de voyageurs. Le principe d’une mise en concurrence préalable et équitable est désormais posé. La mise en œuvre généralisée de procédures concurrentielles représente une transformation importante tant pour Île-de-France Mobilités que pour le secteur et les autres autorités organisatrices. En effet, l’ouverture à la concurrence de ces services sur le ressort d’Île-de-France Mobilités s'organisera en plusieurs contrats d'exploitation, compte tenu du nombre de lignes concernées.

## Ouverture à la concurrence

Avec une fréquentation de plus de 4,7 millions de passagers par jour, le réseau de lignes ferroviaires francilien s’étend sur 1 700 km de lignes, compte 5 lignes de RER (A, B, C, D, E) dont les lignes A et B coexploitées avec la RATP, 8 lignes de trains régionaux (H, J, K, L, N, P, R, U), 2 lignes de tram-train (T4 et T11) et dessert plus de 500 gares et stations. Deux autres lignes de tram-train actuellement en construction (T12 et T13) ainsi que le prolongement du RER E à l’ouest viendront compléter ce réseau dans les prochaines années.

La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (ci-après, loi « NPF ») prévoit l’ouverture à la concurrence des lignes de transport ferroviaire régional de voyageurs, avec un calendrier spécifique à la région Île-de-France s’étalant de 2023 à 2040 pour les services créés avant le 3 décembre 2019.

Plus précisément, la loi prévoit l’ouverture à la concurrence des lignes Transilien (hors RER) à partir du 1er janvier 2023 et au plus tard le 31 décembre 2032, à partir du 1er janvier 2025 et au plus tard le 31 décembre 2039 pour le RER E et à partir du 1er janvier 2033 et au plus tard le 31 décembre 2039 pour les RER C et D. Pour les RER A et B, la mise en concurrence est prévue au 31 décembre 2039.

Le Conseil d’Administration d'Île-de-France Mobilités du 5 février 2020 a validé le principe de mise en concurrence des services de transport ferroviaire régional de voyageurs à partir de 2023 dans le respect du calendrier prévu par la loi NPF. Il a également mandaté le Directeur général pour définir, à l’échéance de la fin de l’année 2020, les lots de lignes à mettre en concurrence et le calendrier associé pour les premières années d’ouverture à la concurrence (2023 – 2027) ainsi que pour présenter au Conseil d’Administration un état des lieux de la préparation de la mise en concurrence des services de transport ferroviaire régional de voyageurs.

Les objectifs de la mise en concurrence des lignes ferroviaires, comme rappelés lors du conseil du 5 février 2020, sont principalement les suivants :

* une amélioration de la qualité du service, permise notamment par une réflexion sur l’organisation des missions exercées par l’opérateur, une plus grande agilité des futurs opérateurs, une plus forte capacité à trouver des solutions innovantes ;

* une redynamisation des lignes Transilien en souffrance ;
* une organisation repensée qui permettra la baisse des coûts unitaires pour couvrir tout ou partie des coûts de développement de l’offre sur le réseau transilien et l’amélioration de la qualité de service.

Par une délibération du 9 décembre 2020, le Conseil d’administration d’Île-de-France Mobilités a approuvé le scénario d’allotissement et le calendrier (détaillé au 1.3) d’ouverture à la concurrence des lignes du réseau ferroviaire régional de transport de voyageurs.

Le premier lot ouvert à la concurrence est composé des lignes de trams-trains T4, T11 et la branche Esbly-Crécyde la ligne P.

Il convient, pour Île-de-France Mobilités, de se prononcer sur le mode de gestion le plus approprié pour l’exploitation du service public de transport ferroviaire de voyageurs objet du présent rapport.

Conformément à l’article L. 1411-4 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) « *les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.* »

C’est à ce titre qu’est présenté le présent rapport au Conseil d’Île-de-France Mobilités.

## Calendrier prévisionnel des mises en service

Le calendrier d’ouverture à la concurrence des lignes du réseau ferroviaire de transport de voyageurs francilien est le suivant :

| **Date de la première circulation après appel d’offres du nouvel opérateur** | **Désignation de l’opérateur** | **Début de la procédure d’appel d’offres (publication AAPC)** | **Lignes ou lots de lignes concernées**  **Scénario de base** | **Caractéristiques de la ligne ou lot de lignes au SA 2019** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **déc. 2023 (SA 2024)** | **mi-2022** | **mi-2021** | **Un lot des lignes trams-trains T4, T11 et la branche Esbly-Crécy** | **2,6** millions de trains\*km / an, **soit 4,2% du réseau SNCF Transilien**  ~ **70 000** voyages / jour, **soit 2% du réseau SNCF**  ~ **850** trains / jour |
| **déc. 2024 (SA 2025)** | **2023** | **Début 2022** | **Lot T12 et T13** | En construction |
| **déc. 2025 (SA 2026)** | **2024** | **Début 2023** | **Ligne J** | **6** millions de trains\*km / an, **soit 9,5% du réseau SNCF**  ~ **280 000** voyages / jour, **soit 7,5% du réseau SNCF**  ~ **500** trains / jour |
| **Ligne L** | **4,2** millions de trains\*km / an, **soit 7% du réseau SNCF**  ~ **290 000** voyages / jour, **soit 9% du réseau SNCF**  ~ **650** trains / jour |
| **déc. 2026 (SA 2027)** | **2025** | **Début 2024** | **Un lot des lignes N et U** | **5** millions de trains\*km / an, **soit 8% du réseau SNCF**  ~ **185 000** voyages / jour, **soit 6% du réseau SNCF**  ~ **375** trains / jour |
| **Déc 2026 ou 2027 (SA 2027/28)** | **2025 ou 2026** | **Début 2024 ou 2025** | **Ligne R** | **2,9** millions de trains\*km / an, **soit 4,7% du réseau SNCF**  ~ **50 000** voyages / jour, **soit 1,7% du réseau SNCF**  ~ **113** trains / jour |
| **déc. 2027 (SA 2028)** | **2026** | **Début 2025** | **Ligne P** | **5,8** millions de trains\*km / an, **soit 9% du réseau SNCF**  ~ **120 000** voyages / jour, **soit 3,5% du réseau SNCF**  ~ **300** trains / jour |
| **RER E** | **3,9** millions de trains\*km / an *(sans EOLE),* **soit 6% du réseau SNCF ; ~9** millions de trains\*km / an *(avec EOLE)*  ~ **370 000** voyages / jour *(sans EOLE),* **soit 12% du réseau SNCF ;** ~ **620 000** voyages / jour *(avec EOLE)*  ~ **460** trains / jour *(sans EOLE) ;* ~ **600** trains / jour *(avec EOLE)* |
| **déc. 2028 (SA 2029)** | **2027** | **Début 2026** | **Un lot des lignes H et K** | **5,2** millions de trains\*km / an, **soit 8,3% du réseau SNCF**  ~ **278 000** voyages / jour, **soit 9% du réseau SNCF**  ~ **515** trains / jour |
| **déc. 2032 (SA 2033)** | **2031** | **Début 2030** | **RER D** | **10** millions de trains\*km / an, **soit 16% du réseau SNCF**  ~ **615 000** voyages / jour, **soit 21% du réseau SNCF**  ~ **562** trains / jour |
| **déc. 2033 (SA 2034)** | **2032** | **Début 2031** | **RER C** | **10,7** millions de trains\*km / an, **soit 17% du réseau SNCF**  ~ **540 000** voyages / jour, **soit 17% du réseau SNCF**  ~ **531** trains / jour |

## Situation à date et périmètre du contrat concerné

### La situation à date

La mise en circulation de la ligne T4 pour sa portion historique Aulnay-Bondy (AB) appartenant au Réseau Ferré National (RFN) a été autorisée par l’Etablissement public de sécurité ferroviaire en novembre 2006 en application du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, avec la présence d’un gestionnaire d’infrastructure (ci-après, « GI ») de plein droit et d’une entreprise ferroviaire.

A partir de la création de la Direction de la Circulation ferroviaire au 1er janvier 2010, avec la seule utilisation sur la ligne T4 AB d’un système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs sur le RFN, la gestion opérationnelle des circulations (ci-après, « GOC ») a été assurée en sous-traitance interne par SNCF Transilien, SNCF Réseau restant le prescripteur des règles d’exploitation en application des articles 3, 10 et 11 du décret précité de 2006.-

La maintenance de l’infrastructure est opérée depuis la mise en service de la ligne par SNCF Réseau par l’intermédiaire de l’établissement maintenance territorial Infrapôle Paris Est.

Depuis décembre 2019, la mise en service d’une nouvelle section entre Gargan et Clichy-Montfermeil (CM) a été autorisée par le Préfet de la Région Ile-de-France en application du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés selon les règles classiques urbaines. L’Etablissement tram-train de Paris Est est donc l’exploitant mainteneur sur cette portion. L’Infrapôle Paris Est est le sous-traitant chargé de la maintenance infrastructure sur la portion urbaine jusqu’à fin 2021.

La mise en service de la ligne T11 a été autorisée par l’Etablissement public de sécurité ferroviaire le 1er juillet 2017 selon les dispositions du décret n°2006-1279, avec la présence d’un GI de plein droit et d’une entreprise ferroviaire. SNCF Voyageurs exploite la ligne, tandis que la GOC et la maintenance de l’infrastructure sont assurées par SNCF Réseau.

La GOC et la maintenance de la branche Esbly-Crécy de la ligne P sont assurées par SNCF Réseau.

### Le périmètre du contrat concerné

Le premier contrat de service public qui sera attribué par Île-de-France Mobilités dans le cadre de l’ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs porte sur l’exploitation du service ferroviaire et, le cas échéant, la gestion des gares dédiées (sous réserve du décret à paraître) à ce service sur les lignes de tram-train T4, T11 et la branche Esbly-Crécyde la ligne P.

Au titre de l’exploitation du service, le contrat de service public à conclure intègre notamment la gestion et la maintenance du matériel roulant nécessaire à ce service, ainsi que la gestion d’un certain nombre d’installations de service attenantes, dont le site de maintenance et de remisage (SMR) Tram-Train de Noisy-le-Sec.

Il porte également sur la réalisation de missions de gestion de l’infrastructure ferroviaire des lignes de tram-train (intégration verticale entre l’exploitation des services ferroviaires et l’exercice de missions de gestion d’infrastructure), et plus précisément :

* La GOC sur les lignes T4 et T11;
* La maintenance de l’infrastructure de la section urbaine de la ligne T4 ;
* Potentiellement, la maintenance de l’infrastructure sur la section non urbaine de la ligne T4.

L’exploitant ferroviaire peut se voir confier ce type de missions de gestion d’infrastructure dans la mesure où le périmètre concerné entre dans le champ d’une dérogation au principe européen de séparation entre les activités de gestionnaire d’infrastructure ferroviaire et celle d’exploitant de services ferroviaires, les lignes concernées étant destinées uniquement à l'exploitation de services urbains ou suburbains de transport ferroviaire de voyageurs (Article 2 §3 b) de la Directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 et article L. 2122-2 I du Code des transports).

La possibilité pratique de confier à l’opérateur ce type de prestations de gestion d’infrastructure ferroviaire nécessite l’intervention coordonnée de SNCF Réseau et d’IDFM dans la mesure où IDFM est gestionnaire d’infrastructure de la partie urbaine de la ligne T4, entre Gargan et Clichy-Montfermeil, tandis que SNCF Réseau est gestionnaire d’infrastructure pour la section Aulnay-Bondy et pour l’ensemble de la ligne T11 (et donc sur le RFN).

Il s’agirait donc qu’IDFM et SNCF Réseau se rassemblent au sein d’un groupement afin de pouvoir confier à l’opérateur l’exploitation des lignes T4, T11 et la branche Esbly-Crécy de la ligne P, les missions de GOC sur les lignes T4 et T 11 ainsi que la maintenance de la section urbaine de la ligne T4, voire, également, la maintenance de la section non urbaine de la ligne T4.

Cela nécessite la conclusion d’un accord auquel les parties travaillent actuellement.

L’exploitation du service ferroviaire sur ces lignes représente au service annuel 2021 :

* environ 2,9 millions de trains kilomètres commerciaux par an, soit 4,6% du réseau exploité par SNCF Transilien ;
* environ 70 000 voyages par jour, soit 2% du réseau exploité par SNCF Transilien ;
* environ 900 passages de trains par jour

32 gares ou points d’arrêt desservis.

Pour l’intégralité de la ligne T4, la gestion opérationnelle des circulations et la maintenance de l’infrastructure portent sur :

* 1,7 millions de trains.km commerciaux annuels ;
* 18 km de ligne organisés en un tronc commun (Bondy-Gargan) et 2 branches (Gargan-Aulnay et Gargan – Clichy-Montfermeil) ;
* 20 stations, dont 2en interconnexions avec le reste du réseau ferroviaire (Aulnay et Bondy) et 1 en interconnexion future avec la ligne 16 du métro du Grand Paris Express (Clichy-Montfermeil).

La gestion opérationnelle des circulations de la ligne T11 porte sur :

* 1,1 millions de trains.km annuels ;
* 11 km de ligne ;
* 7 stations, dont 5 en interconnexion avec le reste du réseau ferroviaire (y compris tramway).

## Objet du présent rapport

Le futur mode d’exploitation du service reposera sur un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs au sens du Code des transports. Ce contrat doit être passé conformément aux dispositions des articles L. 2121-16 à 18 dudit Code (section relative à la passation et à l’exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs).

Au-delà des règles spécifiques prévues par le Règlement OSP, les articles L. 2121-17-1 et L. 2121-17-2 du Code des transports rendent largement applicables à ces contrats les régimes de passation et d’exécution des concessions et des délégations de service public (DSP), et ce indépendamment de la nature de marché public ou de concession du contrat à conclure.

En conséquence, Île-de-France Mobilités doit suivre les règles de procédure mentionnées par les articles L1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) auxquelles renvoient le Code des Transports, à savoir l’approbation du principe du choix de recours à une gestion déléguée, avec recueil préalable de l’avis du Comité Consultatif des Services Publics Locaux et du Comité technique, l’intervention de la Commission de délégation de service public (CDSP) et enfin le choix de l’attributaire par le Conseil d’administration d’Île-de-France Mobilités.

**C’est au titre de ces articles qu’est soumis le présent rapport au Conseil d’administration d’Île-de-France Mobilités du 14 avril 2021.**

# Comparaison des modes de gestion

Afin d’exploiter au mieux le service public de transport, ainsi que la réalisation de missions de gestion de l’infrastructure ferroviaire sur tout ou partie des lignes T4 et T11, Île-de-France Mobilités détermine librement le mode de gestion et d’exploitation de ce service public, qui peut être :

* soit une gestion directe par Île-de-France Mobilités (gestion en régie),
* soit une gestion externalisée, confiée à une personne publique ou privée dans le cadre d’un contrat de service public.

Précisons néanmoins que, pour pouvoir confier la réalisation de missions de gestion de l’infrastructure ferroviaire sur la section Aulnay-Bondy de la ligne T4 et sur la ligne T11, relevant toutes deux du périmètre de SNCF Réseau, seule une gestion partenariale entre IDFM et SNCF Réseau serait envisageable.

En qualité d’autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités poursuit trois principaux objectifs :

* L’attractivité et la qualité du service rendu aux usagers ;
* La maîtrise des coûts d’exploitation ;
* La bonne gestion du patrimoine attaché au service public de transport.

Les avantages et inconvénients des différents modes de gestion étudiés doivent être appréciés au regard d’une analyse multicritères exposée ci-après.

## La gestion directe par Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités peut choisir d’assurer elle-même l’exploitation du service sur les lignes T4, T11 et la branche Esbly-Crécy de la ligne P, la gestion des gares attenantes dédiées à ce service, ainsi que la gestion de l’infrastructure de la partie urbaine de la ligne T4.

On parle d’une exploitation « en régie ».

### Présentation des différents types de régie

Dans toutes les formes de régie, la collectivité assure, en principe, le fonctionnement du service avec ses propres moyens et ses propres agents. Il s’agit ainsi du mode de gestion d’un service le plus intégré puisque la collectivité gère elle-même le service ou fait gérer le service par une structure qui lui est rattachée.

Plus précisément, la régie peut prendre plusieurs formes selon leur degré d’autonomie vis à vis de la collectivité :

* *régie directe* : elle ne dispose ni d’une autonomie financière ni d’une personnalité juridique propre. Ce modèle doit être écarté s’agissant de l’exploitation de services de transport ferroviaires de personnes, qualifiés de service publics industriels et commerciaux (SPIC), pour lesquels la gestion en régie directe est interdite (Articles L. 2221-1 et L. 2221-4 du Code général des collectivités territoriales et L. 1221-3 et R. 1221-1 du Code des transports) ;
* *régie autonome* : la régie dispose d’une « autonomie financière » avec création, au sein du budget d’Île-de-France Mobilités d’un budget annexe pour gérer le service ;
* *régie personnalisée* : création d’un organe distinct, avec son propre conseil d’administration et son propre budget, ainsi que ses propres moyens techniques et humains. L’établissement est lié à Île-de-France Mobilités par une convention.

### Bilan avantages/ inconvénients

#### Critères techniques et de compétences

Le mode de gestion en régie nécessiterait, pour Île-de-France Mobilités, la création d’une direction opérationnelle, dont les recrutements devraient couvrir tous les métiers nécessaires à l’exploitation d’une telle activité, ainsi que les missions de gestion de l’infrastructure sur une partie des lignes. Gérer directement le personnel d’exploitation lui imposerait de maîtriser :

* l’ensemble des aspects sociaux : gestion du personnel, négociations salariales, formation, management, etc. ;
* et l’ensemble des compétences techniques pour assurer un service de transport par tram-train et la gestion de toutes fonctions attenantes : métiers de la gestion des gares, métiers de la maintenance du matériel roulant, etc.

S’agissant de missions de gestion d’infrastructure, il faudrait par ailleurs qu’Île-de-France Mobilités dispose des compétences internes afin d’assurer la maintenance de l’infrastructure et la GOC sur au moins la partie du réseau dont elle est gestionnaire d’infrastructure.

Or, de telles évolutions d’Île-de-France Mobilités ne semblent pas envisageables à court terme.

S’agissant des missions de gestion de l’infrastructure sur la partie urbaine du T4, entre Gargan et Clichy-Montfermeil, pour laquelle IDFM est d’ores et déjà gestionnaire d’infrastructure (puisque section située hors RFN), l’autorité organisatrice recourt d’ailleurs à l’opérateur Transilien par délégation et, ainsi, n’assume pas ces missions elle-même.

En l’espèce, compte tenu de ses spécificités techniques, il apparaît préférable que la gestion et l’exploitation du service ferroviaire, et l’exercice de missions de gestion de l’infrastructure ferroviaire sur la partie urbaine de la ligne T4 soient confiés à un prestataire externe présentant notamment des garanties professionnelles dans le domaine considéré et une expertise spécifique à ces métiers, afin de rendre le meilleur service possible aux voyageurs.

Cette expertise est également intéressante pour susciter des propositions plus innovantes, tant sur le contenu de l’offre que sur les conditions de sa réalisation.

#### Critères de partage de la responsabilité

L’ensemble des risques, techniques et financiers, liés à l’exploitation du service ferroviaire, à la gestion des gares attenantes dédiées à ce service, et à la maintenance de l’infrastructure sur la partie urbaine de la ligne T4 resteraient à la charge d’Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités serait ainsi responsable de la continuité du service, des dommages causés par le service, du personnel et des dysfonctionnements sur une partie du réseau.

#### Critères économiques

Ce mode de gestion permet à la collectivité de disposer d’une totale visibilité sur la gestion et les contraintes financières du service public.

Néanmoins, une gestion en régie n’est pas nécessairement moins coûteuse qu’une gestion externalisée. Si la régie permet d’éviter les exigences de rentabilité des opérateurs tiers, ceux-ci ont des possibilités de mutualisation de services à l’échelle nationale voire internationale (R&D, …) dont ne dispose pas Île-de-France-Mobilités. Par ailleurs, la gestion en régie occasionnerait un coût d’entrée et d’apprentissage du métier d’exploitant ferroviaire dans un environnement institutionnel complexe.

Enfin, Île-de-France Mobilités supporterait l’intégralité du risque financier (industriel et commercial), ce qui signifie que les différents aléas (évolution de la fréquentation des réseaux, évolution des performances d’exploitation, risque social …) seraient directement répercutés sur son budget ou sur le budget de l’établissement lui étant rattaché.

#### Bilan

La gestion en régie ne semble pas constituer un mode adapté à l’exploitation des services publics ferroviaires de voyageurs, en particulier dans un contexte de sortie d’un monopole légal d’ouverture à la concurrence du secteur.

L’expertise requise notamment aux plans technique et matériel seraient en effet de nature à faire peser une charge très importante sur Île-de-France Mobilités, à laquelle il ne serait pas possible en l’état de faire face.

Cela est d’autant plus vrai qu’IDFM devrait nécessairement prendre à sa charge la gestion de l’infrastructure *a minima* de la partie urbaine du T4 en sa qualité de GI sur cette partie située en dehors du RFN.

Par ailleurs, sur le plan financier, la gestion en régie expose à un risque d’exploitation conséquent, mettant en jeu des montants très importants s’agissant d’un service de transport ferroviaire.

Enfin, dans cette situation, il ne serait pas permis d’intégrer des missions de gestion d’infrastructure d’une partie de la ligne T4 et de la ligne T11, ses missions relevant de SNCF Réseau. Cela porterait atteinte à la cohérence et à l’unité de l’exploitation sur le périmètre. Or, il existe en effet un intérêt technique et financier fort à ce que des missions de GI et d’exploitation des services soient réunies sur cette ligne de tram-train.

**Pour l’ensemble de ces raisons, la gestion en régie n’apparait pas adaptée à l’exploitation des lignes T4, T11 et de la branche Esbly-Crécy de la ligne P et à l’exercice de missions de gestion de l’infrastructure ferroviaire sur la partie urbaine de la ligne T4 et, par ailleurs, ne permettrait pas d’assurer des missions de gestion de l’infrastructure sur la partie non urbaine de la ligne T4 et la ligne T11.**

## La gestion externalisée

Île-de-France Mobilités a également la possibilité de confier l’exploitation du service ferroviaire et l’exercice de missions de gestion de l’infrastructure ferroviaire sur les lignes T4 et T11 – en partenariat avec SNCF Réseau s’agissant d’une partie d’entre elles –, telles que précédemment énoncées, à un opérateur tiers. Cette contractualisation peut prendre la forme d’un marché public de prestation de services ou d’une concession de service public.

Ces deux modes de gestion se différencient par le niveau de risque transféré et, traditionnellement, par la procédure de dévolution du contrat. Sur ce second point, la procédure de passation spécifique prévue par le Code des Transports pour les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs doit en tout état de cause être appliquée, quelle que soit la nature du contrat (marché public ou concession).

### Présentation du mode de gestion externalisé

#### Le marché public de services

Un marché public est un contrat administratif conclu à titre onéreux par un acheteur avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services en contrepartie du paiement d’un prix ou de tout équivalent.

Les marchés publics de services ont pour objet la réalisation de prestations de services. Ces prestations concernent l’exploitation du service, ainsi que l’entretien et la maintenance des biens qui lui sont mis à disposition, contre une rémunération n’exposant pas le titulaire à un risque d’exploitation, assortie le cas échéant d’un intéressement, en fonction d’indicateurs de performance, qui reste toutefois marginal.

En matière de marché, les prestations distinctes doivent en principe faire l’objet d’un allotissement.

Par ailleurs, il s’agit de contrats dont la durée est généralement plus courte que celle des contrats de concession.

#### La concession de service

La concession de service public consiste à confier, par la voie d’un contrat de concession, l’exécution d’un service public à un opérateur économique tiers.

Dans l’hypothèse d’une concession, les risques liés à l'exploitation du service sont transférés à l’opérateur économique tiers, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. Ce type de contrat traduit le principe d’une plus forte exposition aux aléas du marché par rapport à un marché public, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable.

La durée de la concession peut être calquée sur la durée d’amortissement des biens nécessaires à l’exploitation du service dont l’investissement ou le renouvellement est confié à l’opérateur.

Le Règlement OSP prévoit néanmoins une durée maximale de 15 ans pour les contrats ferroviaires sauf cas particuliers d’allongement possible de la durée (article 4.3 et suivants).

#### Dans les deux cas, constitution d’un groupement avec SNCF Réseau

Le champ fonctionnel du contrat qu’Ile-de-France Mobilités souhaiterait confier à l’opérateur regrouperait des missions relevant des compétences incombant pour partie à Île-de-France Mobilités (exploitation des services ferroviaires et gestion de l’infrastructure de la partie urbaine de la ligne T4) et pour partie à SNCF Réseau (gestion de l’infrastructure sur la partie non urbaine du T4 et T11: GOC sur ces périmètres, voire également maintenance pour la partie non urbaine du T4), voire la gestion des gares attenantes dédiées aux services, sur le fondement de l’article L. 2121-17-4 du Code des transports, sous réserve du décret à paraître et de la conclusion d’une convention avec SNCF Gares & Connexions.

Le recours à une gestion déléguée commune nécessite donc, préalablement, que SNCF Réseau et Île-de-France Mobilités, tous deux soumis au respect du droit de la commande publique, constituent un groupement afférent à cette « commande ».

S’agissant d’un contrat portant notamment sur l’exploitation de services publics de transports ferroviaires de voyageurs, il convient d’envisager la constitution d’un groupement d’autorités concédantes (L. 3112-1 à L. 3112-4 du Code de la commande publique), par renvoi du Code des transports.

Cette mutualisation nécessite la conclusion d’une convention constitutive de groupement entre ses membres, déterminant le champ des missions mutualisées (passation et/ou exécution du contrat) et, par ailleurs, les règles de fonctionnement du groupement (notamment la gouvernance, la répartition des responsabilités et le choix de la désignation d’un coordonnateur).

Le groupement est ainsi purement contractuel et ne dispose pas de la personnalité juridique.

Afin de lancer une consultation unique permettant de confier à un opérateur dans le cadre d’un seul contrat les prestations d’exploitation des services ferroviaires sur les lignes T4, T11 et la branche Esbly-Crécy de la ligne P ainsi que l’exercice de missions de gestion de l’infrastructure ferroviaire sur les lignes T4 et T11, Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau doivent ainsi constituer un groupement d’autorités concédantes préalablement au lancement de la procédure de passation.

### Bilan avantages/ inconvénients

#### Critères techniques et de compétences

Le marché public et la concession permettent de faire intervenir des opérateurs tiers ayant les compétences et, le cas échéant, le matériel nécessaire à l’exploitation du service.

Contrairement au marché, une concession permet de confier le financement d’investissements à l’opérateur exploitant (portage de la maîtrise d’ouvrage par le concessionnaire), ce qui limite les risques d’interfaces entre la maitrise d’ouvrage et l’exploitation.

Dans le cadre du réseau Transilien, Île-de-France Mobilités porte l’investissement du matériel roulant qui a vocation à lui être transféré. Les investissements sur les biens immobiliers nécessaires à l’exploitation des lignes T4, T11 et à la branche Esbly-Crécy de la ligne P et à la gestion de l’infrastructure sur la section urbaine de la ligne T4 sont financés par Île-de-France Mobilités. Les investissements sur les biens immobiliers nécessaires à la gestion des points d’arrêt sont, quant à eux, financés par Île-de-France Mobilités et SNCF-Gares & Connexion. Les opérateurs n’auront donc que peu, voire pas d’investissements à porter dans le cadre du futur contrat.

#### Critères de partage de la responsabilité

Dans les deux hypothèses, l’Autorité organisatrice garde la maîtrise des conditions d’organisation, d’adaptabilité et d’exploitation des services.

L’Autorité organisatrice reste responsable du service et, à ce titre, assure un contrôle rigoureux de l’activité fournie par l’opérateur.

Toutefois, dans le cas d’une concession, le service est géré aux risques et périls de l’exploitant. Cette gestion externalisée permet, de manière plus importante que dans le cas d’un marché public, de transférer les risques d’exploitation et financiers au cocontractant.

#### Critères économiques

Les modes de gestion externalisée (marché ou concession) permettent de transférer le risque industriel, c’est-à-dire les risques de dérives des coûts d’exploitation, à l’exploitant.

Le risque commercial, c’est-à-dire lié à l’évolution de la fréquentation et de la fraude sur le réseau peut être transféré à l’opérateur lorsqu’il est fait usage d’un mode concessif, plus qu’en marché public. Ainsi, pour des services présentant un risque commercial faible, c’est-à-dire des services où le poids des recettes voyageurs sur le total des coûts n’implique pas une réelle exposition aux aléas du marché, le marché public constitue *a priori* la forme de contractualisation la plus adaptée. A l’inverse, le recours à une concession correspond à une situation où l’exploitant doit assumer une part non négligeable des aléas du marché (en l’espèce, la fréquentation du réseau et le taux de fraude) et, en tout état de cause, où sa rémunération globale est susceptible d’être inférieure aux dépenses d’exploitation (risque de perte financière pour l’exploitant : CJCE, 10 septembre 2009, *Eurawasser*, C206/08 ; CE, 19 novembre 2010, *Dingreville*, n° 320169).

Par ailleurs, en matière de concession, il est possible de mettre en place une réelle incitation financière à réaliser l’offre de transport attendue et un service de qualité. Pour cela, des objectifs de performance sont imposés à l’exploitant en termes notamment de qualité de service et de réalisation de son offre de transport. Une rémunération spécifique et/ou des pénalités sont associées à ces objectifs.

La concession incite ainsi l’exploitant à la réussite commerciale du service. Il s’agit là de la contrepartie du transfert du risque vers l’exploitant : celui-ci est « intéressé » à développer commercialement le service, une part de sa rémunération étant fonction de la fréquentation.

Au-delà du risque lié à l’exploitation du service, la gestion de l’infrastructure ferroviaire peut également exposer l’opérateur à un risque de gestion, et celui-ci peut se voir assigner des objectifs spécifiques à l’exercice de ces missions, dont en particulier le respect de certaines normes techniques.

Ainsi que précisé *supra*, la part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable.L’article L. 1121-1 du Code de la Commande publique précise à cet égard que «*Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés* ».

C’est ainsi principalement par le degré de risque supporté par l’opérateur qu’un contrat peut être qualifié de concession ou de marché.

#### Bilan

Le recours à une gestion externalisée apparaît la plus appropriée s’agissant de l’exploitation des services ferroviaires régionaux et de missions de gestion de l’infrastructure sur une partie des lignes, afin de disposer d’un opérateur expert en la matière, capable de mobiliser l’expertise technique et les moyens matériels afférents à la bonne exécution des missions.

Afin de permettre une exploitation performante et la plus complète possible des missions, le recours au régime de la concession apparaît le plus approprié. Il permettra de faire peser sur l’opérateur le risque lié à l’exploitation du service et d’assurer un engagement fort de sa part, la collectivité pouvant se concentrer sur son rôle d’autorité organisatrice (définition des conditions d’organisation et d’exploitation des services).

Le recours au marché public apparaît approprié lorsque l’AO souhaite garder une plus grande maîtrise des conditions d’exécution du service et que c’est une logique de paiement de prix de prestations qui est souhaitée.

## Tableau-bilan des différents modes de gestion

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Avantages** | **Inconvénients** | **Neutre** |
| **Régie (avec autonomie financière ou EPIC)** | Très forte maîtrise par l’AO aux plans techniques, matériels et financiers.  Pas d’interface avec un opérateur privé.  Rapidité de la procédure de création. | Risque d’exploitation porté par l’AO.  Risque d’insuffisance de maîtrise technique.  Risque d’atteinte au bon fonctionnement du service (continuité du service public).  Marges financières limitées.  L’AO emploie directement le personnel.  Ne permet pas un regroupement avec les missions de GI que SNCF Réseau souhaiterait déléguer. |  |
| **Marché public** | Forte maîtrise de la part de l’AO sur l’offre de transport et l’exécution du service.  Paiement d’un prix : coût de la prestation *a priori* relativement stable tout au long de la durée du contrat. | Le risque industriel est transféré à l’opérateur mais pas le risque commercial /d’exploitation, qui pèse sur l’AO  Risque d’une gestion «*a minima*» par l’opérateur / peu d’incitation à la performance et au développement du trafic par l’opérateur.  Pas de portage de la maîtrise d’ouvrage par l’opérateur en cas de réalisation d’ouvrages. | Procédure de passation : il s’agit de la procédure spécifiquement prévue par le Code des transports et renvoyant pour l’essentiel à la procédure applicable en matière de concession (en ce compris les règles applicables aux DSP) : notamment négociation + possibilité d’un dialogue compétitif préalable.  Personnel : sous la pleine autorité de l’exploitant. |
| **Concession** | Transfert du risque d’exploitation à l’exploitant et portage de la maîtrise d’ouvrage des investissements par ce dernier: forte implication de l’exploitant, notamment pour développer le service.  Transfert du risque commercial à l’exploitant possible.  L’Exploitant dispose de marges financières plus importantes.  Permet de disposer d’un opérateur/groupement d’opérateurs spécialisé sur tous les aspects de la prestation, par exemple pour l’exploitation des services et la réalisation de missions de gestion d’infrastructure.  Portage de la maîtrise d’ouvrage de la réalisation des investissements par l’opérateur. | Moindre maîtrise de l’AO sur l’exécution du service : possible d’y pallier par des clauses de contrôle et de sanctions précisément énoncées.  Potentiellement, moindre visibilité financière. |

## Nature et procédure de passation du contrat envisagé

Dans le cas du contrat d’exploitation des lignes T4, T11 et de la branche Esbly-Crécy de la ligne P, le contrat de service public est, comme il a été indiqué *supra*, passé selon les conditions prévues par le Code des transports, renvoyant essentiellement aux règles applicables aux concessions et aux délégations de service public.

Conformément à l’article L. 2121-17-2 du Code des Transports, renvoyant à l’article L. 1411-4 du Code général des collectivités territoriales, le Conseil d’administration d’Île-de-France Mobilités doit se prononcer sur le principe du mode de gestion envisagé et, dans ce cadre, sur les caractéristiques des prestations que devra assurer le cocontractant.

Préalablement à cette délibération et conformément à l’article L. 1411-4 du CGCT, Île-de-France Mobilités a consulté pour avis le Comité Consultatif des Services Publics Locaux le 8 avril 2021, lequel a rendu un avis favorable (Annexe 1).

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités a consulté pour avis le Comité technique paritaire le 23 mars 2021, lequel a également rendu un avis favorable (Annexe 2).

Pour sa part, SNCF Réseau soumet le choix du mode de gestion à son Comité de Direction.].

Ainsi qu’indiqué *supra*, il est par ailleurs convenu entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Réseau qu’un groupement d’autorités concédantes doit être constitué entre les deux entités, ce qui est conforme aux règles de la procédure spécifique de passation prévue par le Code des transports s’agissant des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs et, par ailleurs, à la nature du contrat qu’elles souhaitent attribuer, c’est-à-dire un contrat à risque.

En effet, il ressort qu’un contrat de service public **sous forme de concession** est le plus à même de répondre au besoin d’Île-de-France Mobilités et de SNCF Réseau sur le périmètre des lignes T4, T11 et de la branche Esbly-Crécy puisqu’elle permet :

* un transfert du risque d’exploitation à l’opérateur sélectionné, ce qui apparaît sécurisant pour l’Autorité organisatrice dans un contexte d’ouverture à la concurrence de l’exploitation des services ferroviaires de voyageurs ;
* d’introduire des mécanismes d’incitation à l’amélioration de la productivité et de la qualité du service rendu à l’usager ;
* de confier par un même contrat des missions portant sur l’exploitation des services ferroviaires sur le périmètre des lignes T4, T11 et de la branche Esbly-Crécy de la ligne P ainsi que tout ou partie des missions de gestion de l’infrastructure des lignes T4 et T11.

Il existe un véritable intérêt technique et financier à disposer d’un opérateur intégré (exploitation des services et tout ou partie des missions de gestion de l’infrastructure) sur le périmètre du T4 et sur celui du T11, s’agissant d’une infrastructure tram-train légère laquelle ne constitue pas le cœur d’activité de SNCF Réseau (pour la partie RFN) ni d’Île-de-France Mobilités, et dont un opérateur pourrait assez facilement se saisir compte tenu des contraintes moindres fixées par le décret dit « STPG » du 30 mars 2017 en matière de sécurité des transports guidés.

* de bénéficier des souplesses afférentes au régime des concessions et des délégations de service public.

**Il est donc proposé au Conseil :**

* **d’approuver le principe d’un contrat de service public sous la forme d’une concession de service public, passé conjointement entre Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau, pour** **l’exploitation des services des lignes T4, T11 et de la branche Esbly-Crécy de la ligne P, la GOC sur les lignes T4 et T11, la** **maintenance de l’infrastructure de la section urbaine de la ligne T4, voire de la section non urbaine de la ligne T4;**

* **d’approuver** **le principe d’une procédure de passation conforme aux règles prévues par le Code des transports et applicables aux contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs renvoyant essentiellement aux dispositions du Code de la commande publique et du Code général des collectivités territoriales applicables aux concessions et aux délégations de service public ;**

* **d’autoriser le Directeur général à signer la convention de groupement d’autorités concédantes à conclure avec SNCF Réseau puis à prendre tout acte nécessaire au lancement et au bon déroulement de la procédure****.**

# Caractéristiques du contrat envisagé pour l’exploitation des parties des lignes T4, T11 et de la branche Esbly-Crécy de la ligne P

## Objet et périmètre géographique

Le contrat aura pour objet l’exploitation d’un service de tram-train et la gestion des gares dédiées à ce service, le cas échéant (sous réserve du décret à paraître), sur les lignes T4, T11 et la branche Esbly-Crécy de la ligne P.

Au titre de l’exploitation du service, ce contrat de service public intègre notamment la gestion et la maintenance du matériel roulant nécessaire à ce service, ainsi que la gestion d’un certain nombre d’installations de service attenantes, dont le site de maintenance et de remisage (SMR) de Noisy-le-Sec.

Il intègre également la réalisation de missions de gestion de l’infrastructure ferroviaire sur les lignes T4 (GOC + maintenance de la section urbaine voire de la section non urbaine) et T11 (GOC).

Le candidat pourrait avoir l’obligation de mettre en place une société dédiée au contrat de service public pour permettre une meilleure lisibilité des coûts et recettes du service.

## Prise d’effet du contrat

L’attribution du futur contrat est prévue en août 2022 pour un démarrage au service annuel 2024.

Il convient de préciser qu’un délai minimal de seize mois doit être observé entre l’attribution du contrat et le démarrage de l’exploitation (changement effectif d’attributaire), phase obligatoire pendant laquelle le transfert du personnel est effectué (délai minimal de seize mois) et l’exploitation industrielle est préparée, notamment pour ce qui concerne le matériel roulant et la maintenance (délai minimal de douze mois).

## La durée du contrat

Compte tenu des missions confiées, et du caractère prévisionnel du calendrier de mise à disposition des infrastructures, le contrat aura une durée comprise entre 5 et 9 ans, à compter de la date de mise en exploitation au SA 2024.

L'ensemble des biens, équipements et installations nécessaires à l'exploitation du service public constitueront des biens de retour, et seront ainsi remis par l’opérateur à Île-de-France Mobilités en parfait état d’entretien, compte tenu de leur âge, selon les modalités et aux conditions à définir dans le contrat. L’opérateur sera également tenu de fournir tous les documents et informations nécessaires pour assurer la continuité du service au terme du contrat, et conformément aux dispositions légales et règlementaires en vigueur.

## Prestations à la charge de l’opérateur tiers

Les prestations confiées à l’opérateur comprennent principalement :

* la préparation de la mise en service (pré-exploitation) comprenant notamment la mise en place de tous les moyens humains et matériels nécessaires à l’exploitation commerciale ;
* l’exploitation des circulations ferroviaires et des circulations routières de substitution sur le périmètre géographique défini ci-dessus ;
* la réalisation de l’ensemble de l’offre de transport et de l’offre de service telles qu’elles seront définies par Île-de-France Mobilités sur le périmètre géographique défini ci-dessus, en atteignant les objectifs qui lui sont assignés, notamment en termes de fréquentation, de qualité de service et de maîtrise des dépenses ;
* la GOC sur les lignes T4 et T11 ;
* la maintenance de l’infrastructure de la section urbaine de la ligne T4 ;
* potentiellement, la maintenance de l’infrastructure sur la section non urbaine de la ligne T4.
* des missions de gestion des gares monotransporteurs, sous réserve du décret à paraître et de la conclusion d’une convention avec SNCF Gares & Connexions ;
* la commercialisation des titres de transport en gares ;
* la gestion, la garde, l’entretien et la maintenance des matériels roulants et des équipements en gares nécessaires à l’exécution du service ;
* l’exploitation et la gestion des installations de service attenantes, dont le site de maintenance et de remisage de Noisy-le-Sec ;
* l’accueil, information et sécurité des voyageurs dans les gares (sous réserve d’évolutions réglementaires) et dans le matériel roulant
* la lutte contre la fraude ;
* la gestion de l’ensemble du personnel nécessaire à l’exercice de ses missions ;
* la gestion du bon état de fonctionnement des biens mis à sa disposition et notamment les opérations d’entretien et de maintenance ;

la production d’un rapport annuel technique et financier correspondant aux exigences de l’article L. 3131-5 du Code de la commande publique

Les caractéristiques détaillées des prestations demandées, la consistance de l’offre de transport et des services ainsi que les mécanismes incitatifs afférents seront précisés dans le dossier de consultation des entreprises.

Par ailleurs, l’opérateur n’aura que peu voire pas d’investissements à porter en propre, le matériel roulant ainsi que les installations de maintenance étant mis à sa disposition par Île-de-France Mobilités.

## La rémunération de l’opérateur

La rémunération de l’opérateur couvrira les charges contractuellement négociées et comprendra notamment trois parts :

* Une part variable liée aux validations réalisées sur son réseau ;
* Une part variable liée aux résultats de qualité de service : cette part est sensiblement renforcée par rapport aux contrats actuels, afin de pousser l’opérateur à augmenter sensiblement la qualité de son réseau ;
* Une part forfaitaire.

Le coût d’exploitation annuelle par SNCF Voyageurs et SNCF Réseau du lot mis en concurrence est valorisé dans une fourchette de +/- 12% autour d’un coût médian de 72 M€ soit un coût kilométrique évalué entre 22 €/km et 27 €/km pour la totalité du périmètre des missions qui seront confiées au futur opérateur, à savoir :

* L’exploitation ferroviaire hors charges de capital, hors péages d’infrastructure et hors redevances de base des gares multi-transporteurs ;
* La gestion des gares et points d’arrêt mono-transporteurs (le cas échéant) ;
* La GOC sur les lignes T4 et T11 ;
* La maintenance de l’infrastructure de la section urbaine de la ligne T4 ;
  + Potentiellement, la maintenance de l’infrastructure sur la section non urbaine de la ligne T4.

Cette évaluation est faite aux conditions économiques 2018 de SNCF Transilien sur la base des devis transmis pour chacune des lignes du lot et d’un ajustement effectué à la lumière des comptes de ligne afin d’approcher au mieux le coût complet du service.

Il convient d’indiquer que les Régions ayant déjà entamé le lancement des procédures de mise en concurrence des services ferroviaires de voyageurs ont opté pour un montage financier dit « en forfait des charges ».

Conformément à la règlementation européenne, la rémunération versée à l’opérateur prendra en compte un bénéfice raisonnable.

Par ailleurs, les mécanismes de rémunération de l’opérateur doivent permettre d’éviter toute surcompensation.

## Obligation d’information incombant au délégataire et contrôle de l’autorité délégante

Conformément à l’Annexe relative aux règles applicables à la compensation du Règlement OSP, la rémunération accordée à l’opérateur doit être déterminée de façon à ne pas dépasser ce qui est nécessaire à couvrir l’incidence financière nette sur les coûts et recettes occasionnés par l’exécution des obligations de service public, en tenant compte d’un bénéfice raisonnable dégagé par celui-ci, de manière à éviter toute surcompensation.

L’Autorité organisatrice doit donc disposer d’une visibilité importante sur les conditions d’exécution technique et financière du service et, partant, disposer d’outils de contrôle adaptés.

Ainsi, Île-de-France Mobilités, en sa qualité d’autorité organisatrice, conserve le contrôle du service et devra ainsi obtenir de l’opérateur, à tout moment, les renseignements nécessaires à l’exercice de ses droits et obligations, aux plans technique, comptable et financier, organisationnel et matériel. Le contrat définira les informations à transmettre régulièrement à Île-de-France Mobilités.

La transmission des informations doit notamment avoir lieu dans le cadre du Décret n° 2019-851 du 20 août 2019 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires.

Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau disposeront d'un droit de contrôle sur l'exercice par l’opérateur de ses missions :

* Les mécanismes d’incitation, de suivi et de comitologie prévus au sein du contrat de service public permettront à Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau d’assurer un contrôle effectif de l’exécution des missions. Le contrat précisera la liste des indicateurs de suivi de la performance de l’opérateur aussi bien au niveau de l’offre de transport que de la qualité de service ;
* Conformément aux articles L. 3131-5 et R. 3131-2 du Code de la commande publique, l’opérateur devra produire chaque année avant le 1er juin, un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat de concession et une analyse de la qualité des ouvrages ou des services, dont l’examen sera soumis à l’ordre du jour de la plus prochaine réunion du Conseil d’administration d’Île-de-France Mobilités (Article L. 1411-3 du CGCT).

Plus précisément, pour satisfaire aux exigences des articles R. 3131-2 à R. 3131-4 du Code de la commande publique, l’opérateur devra remettre un compte-rendu technique, un compte-rendu financier, un rapport comportant l'ensemble des éléments nécessaires à l'appréciation par l’Autorité organisatrice de la qualité du service ainsi que de son évolution, ainsi qu'un compte d'exploitation. Par ailleurs, Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau disposeront du droit de contrôle sur pièces, aux fins de vérification des renseignements donnés par l’opérateur dans les documents énumérés ci-dessus.

* L’opérateur sera tenu à une obligation générale d’information, d’avis et d’alerte d’Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau tout au long de la durée du contrat.

## Pénalités et sanctions

Un dispositif de pénalités sera prévu au contrat en cas de non-respect des obligations contractuelles par l’opérateur.

Par ailleurs, Île-de-France-Mobilités disposera du pouvoir de résiliation pour faute, ainsi que de la possibilité de résilier unilatéralement la convention si un motif d'intérêt général le justifiait.

## Le Personnel

La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a prévu les conditions de transfert des personnels en cas de changement d’attributaire d’un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs. Ces dispositions figurent aux articles L.2121-20 à L. 2121-27 du Code des transports.

Il faut également se référer au décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs et au décret n° 2019-696 du 2 juillet 2019 relatif à l'information, l'accompagnement et le transfert des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

Un certain nombre de démarches doivent être assurées par le titulaire du contrat de service public en lien avec SNCF Voyageurs, l’actuel exploitant. Île-de-France Mobilités pourra naturellement assurer un rôle de facilitateur dans le cadre des relations entre l’opérateur sortant et le nouvel opérateur en la matière.

Il convient par ailleurs de préciser qu’à ce jour, le nombre de salariés dont le contrat se poursuit auprès du nouvel opérateur n’a pas été arrêté d’un commun accord entre SNCF Voyageurs et Île-de-France Mobilités (tel que prévu par l’article L. 2121-22 du Code des transports).

Île-de-France Mobilités est en attente de la transmission des informations par SNCF Voyageurs sur ce point, transmission devant intervenir avant la fin du premier semestre 2021.

En tout état de cause, l’opérateur attributaire du contrat de service public devra respecter les dispositions légales et règlementaires applicables en la matière, et notamment s’agissant de(s) :

* L’information des salariés à transférer et leurs représentants au plus tard seize mois avant le changement effectif d’attributaire ;
* Conditions d’intervention des transferts et les conséquences d’éventuels refus à la suite de l’expression du droit d’option par les salariés concernés ;
* La désignation d’un correspondant, chargé de répondre aux demandes et interrogations des salariés.

# Procédure de passation du contrat et calendrier prévisionnel de procédure

En résumé, la procédure de passation applicable aux services publics de transport ferroviaire de voyageurs telle que prévue par le Code des transports se déroulera, s’agissant du contrat concerné, selon les étapes suivantes :

* Publication d’un avis de préinformation un an au moins avant la publication de l’avis de concession. Ce dernier a été réalisé au mois d’avril 2020 (avis JOUE envoyé le 15 avril 2020 et publié le 20 avril 2020, précisé par avis rectificatif du 6 janvier 2021, sans impact sur la date de lancement de la mise en concurrence) ;
* Choix du mode de gestion :
* Avis du Comité Consultatif des Services Publics Locaux ;
* Avis du Comité technique ;
* Approbation du choix du mode de gestion par le conseil d’administration d’Île-de-France Mobilités.
* Constitution d’un groupement d’autorités concédantes entre Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau ;
* Publication d’un avis de concession au JOUE, au BOAMP (ou dans un autre journal d’annonces légales) ainsi que dans une revue spécialisée ;
* Réception et analyse des candidatures reçues et établissement de la liste des candidats admis à présenter une offre par la Commission de délégation de service public ;
* Le cas échéant, envoi d’un dossier de consultation des entreprises (DCE) (CE initial et engagement d’une phase de dialogue compétitif (tel que rendu possible par l’article L. 2121-17-1 3° du Code des transports), de nature à définir et développer les solutions permettant à l’AO de répondre à ses besoins et selon les conditions prévues par le règlement de la consultation ;
* A l’issue de la phase de dialogue, transmission d’un DCE actualisé aux candidats ;
* Elaboration des offres initiales par les candidats ;
* Analyse des offres initiales et avis de la Commission de délégation de service public sur les offres en vue de l’engagement des négociations ;
* Phase de négociation avec les opérateurs dans les conditions prévues par le règlement de la consultation et, le cas échéant, remise d’offres intermédiaires ;
* Remise d’offres finales ;
* Rapport d’analyse définitif permettant de déterminer le choix de l’attributaire et approbation du choix et du contrat par le Conseil d’Île-de-France Mobilités et par les instances de SNCF Réseau.