

COMPTE RENDU DES DECISIONS ET DES DEBATS DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS LOCAUX

REUNION DU 4 NOVEMBRE 2021

COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS LOCAUX
--

	MEMBRES ELUS		
	Président	Membres élus titulaires	Membres élus suppléants
Présents (Après-midi)	Thibaud PHILIPPS	Dominique RENAUD Michel ANDREU SANCHEZ	Irène WEISS Thierry NICOLAS Grégoire EURY Marcello ROTOLO

	REPRESENTANTS ASSOCIATIFS
Présents (Après-midi)	Monsieur Bernard MAUSSION, Administrateur de l'Association UFC-QUE-CHOISIR de Metz Madame Marie-José CAILLER, Présidente de l'Union Régionale des Associations Familiales d'Alsace Monsieur François GIORDANI, Président de la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports Grand Est

ORDRE DU JOUR :
COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES
PUBLICS LOCAUX
REUNION DU 4 NOVEMBRE 2021

Début de la séance : 13h45 - Salle Poincaré (1^{er} étage)

- ❖ Formation portant sur la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires (durée prévisionnelle : 30 minutes)

Présentation par Mesdames Adeline DIEBOLD
et Sophie SCHULLER

Affaire relevant de la Direction Mobilités Ferrées

- ❖ Avis de la Commission sur un projet de délégation de service public

Présentation par Mesdames Adeline DIEBOLD
et Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

- ◆ Ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire : Concessions de service public pour la fourniture de services de transport ferroviaire sur sept liaisons ferroviaires transfrontalières France-Allemagne (en groupement d'autorités concédantes avec les partenaires allemands)

Fin de la séance : 16h00

Début de la séance : 14h23

COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS LOCAUX

Affaire relevant de la Direction Mobilités Ferrées

❖ Avis de la Commission sur un projet de délégation de service public

Présentation par Mesdames Adeline DIEBOLD
et Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

- ◆ Ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire : Concessions de service public pour la fourniture de services de transport ferroviaire sur sept liaisons ferroviaires transfrontalières France-Allemagne (en groupement d'autorités concédantes avec les partenaires allemands)

Étaient présents :

Membres de la CCSPL :

Thibaud PHILIPPS, Président de la Commission Consultative des Services Publics Locaux
Dominique RENAUD, Conseillère Régionale
Michel ANDREU SANCHEZ, Conseiller Régional
Irène WEISS, Conseillère Régionale
Thierry NICOLAS, Conseiller Régional
Grégoire EURY, Conseiller Régional
Marcello ROTOLO, Conseiller Régional

Marie-José CAILLER, Présidente de l'Union Régionale des Associations Familiales du Grand Est
François GIORDANI, Président de la Fédération Nationale des Associations des Usagers du Grand Est
Bernard MAUSSION, Administrateur de l'Association UFC-QUE-CHOISIR de Metz

Rapporteurs :

Adeline DIEBOLD, Directrice adjointe - Cheffe de Service - Site de Strasbourg - Direction Mobilités Ferrées
Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL, Cheffe de projet appel d'offres transfrontalier - Service Organisation de l'offre ferrée - Site de Strasbourg - Direction Mobilités Ferrées

Assistance juridique - Secrétariat :

Marianne MENDOWSKI, Directrice - Direction de l'Achat Public
Sophie SCHULLER, Experte Marchés Publics - Direction de l'Achat Public

Commission Consultative des Services Publics Locaux du 4 novembre 2021

Vincent POINSIGNON, Chef du Service Achat Public - Site de Strasbourg - Direction de l'Achat Public

Cécile TOUSSAINT, Cheffe du Pôle Achats Travaux Investissement et responsable de la gestion des commissions d'achat - Service Achat Public - Site de Metz - Direction de l'Achat Public

Anne GASPARD, Gestionnaire administrative et financière - Secrétariat Commissions Achat - Service Achat Public - Site de Metz - Direction de l'Achat Public

Étaient excusés :

Cédric CHEVALIER, Conseiller Régional

Philippe MORENVILLIER, Conseiller Régional

Laure HAAG, Conseillère Régionale

Franck MENONVILLE, Conseiller Régional

I. DISCUSSIONS

Les échanges et discussions sont retranscrits dans leur intégralité.

Thibaud PHILIPPS

Je propose que l'on puisse démarrer puisque nous avons l'air d'être tous là. Je vais juste appeler les membres présents. Je souhaite la bienvenue à ceux qui sont avec nous en visioconférence. Pour faciliter la prise en note, puisqu'il y aura une sténo réalisée avec chaque propos retranscrit précisément, merci de bien vouloir décliner votre identité avant de prendre la parole. Cela sera plus simple pour réaliser cette sténo.

Nous sommes là pour l'ouverture à la concurrence d'un troisième projet, puisqu'il y a eu, durant le mandat précédent, deux lignes qui avaient fait l'objet d'un avis de la CCSPL en mai 2020. La ligne Nancy-Vittel-Contrexéville, dit « la L14 » et Bruche-Piémont des Vosges, dit « BPV ». Nous arrivons ici sur quelque chose d'un peu plus complexe, sept lignes réparties en deux lots. Le projet a la particularité d'être une ligne transfrontalière.

Nous avons le plaisir d'avoir avec nous la Direction des Mobilités Ferrées qui va pouvoir nous donner des précisions, puisque c'est peut-être l'un des dossiers les plus complexes, par rapport aux deux précédents qui sont déjà passés. Je vous en prie pour présenter les éléments. Si les personnes à distance pouvaient couper leur micro quand elles n'ont pas la parole, cela nous éviterait d'avoir des bruits parasites dans la salle. Je vous remercie.

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

Je vous remercie, n'hésitez pas à me dire si vous ne m'entendez pas parfaitement. Comme c'était exposé, c'est le troisième lot d'ouverture à la concurrence, qui concerne les lignes transfrontalières. Un petit rappel sur les lignes des deux premiers lots, sur la carte de droite, en jaune pour la ligne Nancy-Vittel-Contrexéville, en rouge pour le lot BPV. En vert, apparaissent les sept lignes transfrontalières de l'ouverture à la concurrence franco-allemande et, en bleu, apparaissent les lignes fines de dessertes du territoire qui nécessitent des travaux de régénération forts qui seront pris en main par la Région Grand Est dans les années à venir.

De manière synthétique, avant de développer les sept lignes concernées par l'ouverture à la concurrence franco-allemande, il existe quatre lignes que nous regrouperons en termes de procédures et de gestion d'exploitation sous le vocable de lot 1 « Est Strasbourg », orienté autour du nœud ferroviaire de Strasbourg et la ligne Mulhouse-Müllheim plus au sud. Le deuxième lot « Ouest Metz » est centré autour de Metz et inclut la ligne Strasbourg-Sarrebruck.

C'est bien un projet commun porté avec les trois leaders voisins, la Rhénanie-Palatinat, la Sarre, le Bade-Wurtemberg. Avec la petite particularité qu'en Rhénanie-Palatinat, ce sont des groupements de transport, les Zweckverband Schienenpersonennahverkehr, qui sont autorités organisatrices et c'est la raison pour laquelle un certain nombre de procédures implique directement ces groupements de transport mais le Land reste présent et est partenaire majeur du projet.

L'objectif est l'amélioration et l'extension de la mobilité transfrontalière. Un accord existait déjà avec le Land de Rhénanie pour l'exploitation de la ligne de Wissembourg à Neustadt. Sur les autres lignes transfrontalières qui font l'objet de liaison directes ou en correspondance, ce sont

des contrats d'exploitation qui existent entre les sociétés organisatrices et leurs opérateurs, sans que cette coopération soit formalisée par un accord entre autorités.

En termes de chiffres plus précis, vous pouvez constater que l'offre d'exploitation cible à terme s'élève à plus de 6 millions de train kilomètres par an. Pour le lot 1, 3,5 millions de train kilomètres et pour le lot 2, 3 millions.

Si on prend la ligne Strasbourg-Wissembourg-Neustadt, une ligne sur laquelle circule des trains transfrontaliers en correspondance avec des trains directs uniquement le weekend, elle fait plus de 100 km. L'objectif est un cadencement des trains transfrontaliers à l'heure, ce qui représente environ 17 aller-retours par jour en semaine.

Sur la ligne de Strasbourg-Wissembourg-Wœrth, l'objectif est, après réalisation de travaux en Allemagne, jusqu'à Karlsruhe, nous sommes sur une ligne de 70 km avec également un objectif de cadencement à l'heure qui nous amène à 17 allers-retours transfrontaliers directs par jour.

Des trains transfrontaliers circulent uniquement sur la période estivale de mai à octobre, sur la ligne Strasbourg-Offenburg. C'est une ligne de 28 km, sur laquelle circule déjà des trains avec un cadencement proche de la demi-heure et c'est l'objectif qui est recherché. Cela représentera 34 aller-retours par jours en semaine.

La ligne Mulhouse-Müllheim, de 22 km, possède un cadencement aux deux heures depuis un an. L'objectif de cadencement est, à l'heure en heure de pointe et aux deux heures en heures creuses, pour des raisons techniques – car c'est une ligne qui doit faire circuler de nouveaux trains de fret – de 13 aller-retours par jours en semaine. Il y a une petite coquille dans la version qui vous a été envoyée, je vous présente nos excuses.

Pour le lot Ouest qui représente trois millions de trains kilomètres par an. Une ligne Metz-Trèves qui n'est pas exploitée actuellement, puisque les circulations s'arrêtent à la frontière. L'objectif conclu avec notre partenaire allemand est un cadencement aux deux heures qui correspond à 8 allers-retours par jour en semaine.

Les lignes Strasbourg-Sarrebruck et Metz-Sarrebruck ont la particularité d'avoir été traitées séparément. La ligne Strasbourg-Sarrebruck a un objectif de cadencement aux deux heures, ce qui représente 8 allers-retours par jour, et la ligne de Metz-Sarrebruck connaît déjà un cadencement plus important et a donc un objectif de cadencement à l'heure. Lors des études sur les possibilités d'exploitation à mettre en œuvre, il est apparu qu'en termes de production, il pouvait être intéressant de diamétraliser ces deux lignes, c'est-à-dire de faire continuer les trains à Sarrebruck dans un sens ou dans l'autre. En termes à la fois de moyens humains et matériels, le système de production peut être intéressant. La diamétralisation de ces lignes sera proposée en variante.

Petit rappel. La loi sur un nouveau pacte ferroviaire a permis la mise en concurrence progressive. Entre les différents partenaires allemands et la Région, cette coopération s'est matérialisée par des lettres d'intention, tout au long de l'année 2018 et 2019, pour prendre en compte, pour l'ensemble des lignes, cette volonté de coopération. C'est finalement un accord de coopération et de financement qui a été conclu en octobre 2019 suivi très rapidement d'un avenant qui concernait l'aspect financier du matériel roulant. Celui-ci est l'élément majeur déclenché par cet accord de coopération.

La Région Grand Est a acquis, avec l'aide financière des Autorités Organisatrices allemandes, une flotte de 30 trains, pour un montant de 376,4 millions d'euros. Ces trains sont des rames automotrices, bi-modes, à la fois électriques et diesel, bi-courant pour être adaptés aux deux réseaux, équipés de système de sécurité à la fois français et allemand. Ils sont développés spécifiquement pour assurer les dessertes de ce périmètre transfrontalier. Ces matériels sont en cours d'acquisition auprès d'Alstom, dans le cadre du contrat de fournitures qui existe avec la SNCF Voyageurs, et de la convention de financement entre la Région et SNCF Voyageurs.

Les enjeux sont de développer le service dans un cadre économique maîtrisé, mais également de constituer l'armature franco-allemande d'un véritable Réseau Express Métropolitain Européen. Comme vous pouvez le constater, les cadencements recherchés par les trains transfrontaliers constitueront l'ossature qui permettra de développer le réseau autour. C'est la raison pour laquelle c'est un contrat pour l'exploitation qu'il vous est proposé de lancer avec les partenaires allemands.

L'un des objets de notre réunion est d'aborder, ensemble, le choix du mode de gestion. Je vais passer extrêmement rapidement sur ces différents éléments et arriver directement à la conclusion car il s'avère que le législateur vous impose, pour ces contrats de services d'exploitation et de transports ferroviaires de voyageurs, de recourir à une procédure de concession.

Pour rappel néanmoins, il me paraissait important de vous expliquer que la gestion internalisée de cet appel d'offres sous forme de régie nécessiterait des moyens à la fois techniques et humains pour la Région qui ne seraient pas adaptés. En termes de gestion externalisée, en marché public ou en concession, c'est la concession de service public qui est la forme qui sera retenue.

J'en profite pour préciser que les contrats peuvent être conclus par un ou plusieurs acheteurs. Dans ce cadre, la Région Grand Est et ses partenaires allemands ont rédigé une convention constitutive de groupement de commandes pour pouvoir passer ensemble cet appel d'offres commun. Les coordinateurs sont la Région Grand Est et le groupement de transports ZSPNV Rhénanie Sud.

Vous pouvez trouver également les éléments plus spécifiques, les avantages, les inconvénients, la conclusion et les éléments juridiques.

En termes de conventionnement, pour bien appréhender le fonctionnement pour chaque lot, c'est le protocole d'accord de coopération et de financement d'octobre 2019 qui était la base du fonctionnement. Vous avez les différentes autorités organisatrices qui passeront un ou des contrats d'exploitation pour chaque lot avec les entreprises ferroviaires attributaires. La Région gardera le rôle de propriétaire du matériel et des ateliers de maintenance mis à disposition ; comme je vous expliquerai après. En termes de flux, c'est à la fois des conventionnements avec Alstom, constructeur du matériel roulant par l'intermédiaire SNCF Voyageurs en lien avec la Région Grand Est, et la Région qui mettra à disposition de l'entreprise ferroviaire à la fois ce matériel roulant et l'atelier de maintenance nécessaire à la gestion du lot.

Les missions assurées par les Autorités Organisatrices allemandes et la Région sont la mise à disposition du matériel roulant et de l'installation de maintenance. Une différence existe entre le territoire allemand et français. En Allemagne, la distribution des titres de transports, la vente de ces titres, l'information voyageurs et la relation clients seront assurées directement par

l'exploitant alors que dans la Région Grand Est, c'est le système d'un distributeur-intégrateur qui a été choisi pour assurer ces missions sur l'ensemble du réseau Grand Est. Dans un premier temps, avant mise en concurrence, cette mission sera assurée par SNCF Voyageurs.

Michel ANDREU-SANCHEZ

Ce qui veut dire qu'à l'avenir, il y aura un distributeur dédié pour ces lignes-là ?

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

C'est bien un distributeur intégrateur au niveau région global qui assurera la mission. Donc cela ne concernera pas que les lignes transfrontalières.

Marcello ROTOLO

Quand vous dites qu'il y aura un opérateur, si on sort du Grand Est, que se passe-t-il ? Si je suis en dehors de la Région, comment j'achète des billets ? Est-ce qu'il y aura deux opérateurs différents pour acheter des billets ou est-ce qu'il y aura un partenariat avec d'autres ? Je parle en tant qu'utilisateur pour comprendre comment peut se combiner tout cela.

Adeline DIEBOLD

L'objectif est que l'on puisse acheter des billets de bout en bout. Néanmoins, il y aura deux gestions différentes. Se pose la question pour une liaison qui sera propre au réseau allemand. Avec une destination allemande sur une ligne transfrontalière, il se peut qu'il n'y ait que la distribution allemande qui vaille. Comme on a aujourd'hui des titres avec des autres régions limitrophes – le sujet de la tarification est très compliqué à mettre en œuvre – l'objectif est que si l'on veut se rendre à Neustadt depuis Strasbourg, on ne soit pas obligé de prendre deux billets différents.

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

Les missions confiées à l'exploitant seront d'assurer :

- l'exploitation ferroviaire des lignes transfrontalières ;
- la maintenance courante du matériel roulant mise à disposition, des équipements et installation de maintenance ;
- la qualité du service de transport, ce qui prend en compte plusieurs paramètres, notamment la régularité, propreté, relation clients, lutte anti-fraude, des paramètres classiques et qui font l'objet d'échanges avec les associations d'utilisateurs. Je rappelle que cette qualité de service sera un paramètre majeur de la rémunération du transporteur et que cet engagement sera un paramètre de jugement des offres. Également la vente et distribution des titres aux voyageurs et la relation client en Allemagne.

Les contrats seront conclus pour une durée de 15 ans pour chacun des lots, soit la durée maximale légale. Cette durée se justifie au regard des conditions d'amortissement, d'investissement en termes de formation des personnels. C'est une durée qui a été vraiment décidée d'un commun accord avec nos partenaires allemands, même s'ils ont parfois tendance à

signer des contrats plus courts, cela leur paraissait justifié. Nous sommes sur une spécificité technique vraiment particulière.

Juridiquement, la procédure de concession est une obligation et la procédure à laquelle nous avons recours est une concession classique avec négociations. Une spécificité : des accords et façons de travailler sont à mettre en place avec nos partenaires. Nous bénéficions de leur expérience en la matière car l'ouverture à la concurrence s'est opérée depuis plus de vingt ans chez eux. Mais le cadre juridique s'impose à nous.

Une procédure avec des étapes clés dont une partie est déjà en cours de réalisation. L'établissement de l'ensemble des documents juridiques liés à la procédure, mais surtout aux contrats, l'établissement de grilles horaires ont permis, par exemple, au-delà des objectifs de cadencements, de donner des éléments plus précis. Des éléments de régularité, d'objectif de lutte anti-fraude, qui ne sont pas les mêmes en France et en Allemagne, et de relation clients.

L'une des étapes clés pour nous est de faire disposer aux candidats de l'ensemble des données nécessaires pour que l'on puisse établir un cahier des charges mais aussi pour que les candidats puissent se prononcer de la manière la plus juste possible.

Travailler en parallèle, comme c'est le cas depuis plusieurs années, sur le matériel roulant, dont deux prototypes ont été réalisés et ont fait l'objet d'une présentation cet été à Neustadt en Rhénanie-Palatinat, les matériels en phase de tests sur le réseau et dont la réalisation et la livraison sont prévues au long de l'année 2024. Un travail fin sur la localisation et les caractéristiques des installations de maintenance qui sont spécifiques aux matériels développés. Même s'ils se basent sur une plateforme existante, ils nécessitent des adaptations.

Un travail a été débuté depuis plus d'un an sur une tarification transfrontalière avec pour objectif de pouvoir proposer une tarification la plus simple et la plus attractive possible, qui puisse se coordonner côté allemand avec les différents syndicats de transports existants.

Enfin, une étape majeure qui n'a pas encore débuté et qui se basera sur les résultats de la tarification sera le développement d'une stratégie marketing et de communication.

Enfin, le planning prévisionnel de cet appel d'offres :

- Un avis de pré-information a été publié au niveau européen en novembre 2020. Il conditionne la possibilité de lancer la procédure pour la publication d'un avis de publicité qui ne peut intervenir moins d'un an après cette date.
- L'avis de la CCSPL, que nous sommes en train d'essayer d'obtenir, j'espère avec succès, en vue de passer le 17 décembre en séance plénière pour acter le lancement de cette procédure. L'objectif est de pouvoir publier l'avis de publicité avant la fin de l'année, dans la foulée de la séance plénière.
- Une phase d'analyse des candidatures et des offres pour chacun des lots avec une remise des candidatures et un examen au printemps prochain. Avec des passages en instance interne, en CDSP, concernant les candidatures. La communication, aux candidats amenés à concourir, d'un document de consultation des entreprises leur permettant de nous présenter des offres initiales qui feront l'objet de négociations.

- L'objectif est de pouvoir se prononcer sur les offres définitives au printemps 2023, on peut même essayer d'être plus optimistes que le planning présenté. L'objectif est une attribution des contrats à l'été 2023 pour permettre aux exploitants de se préparer au mieux pour un démarrage d'exploitation qui interviendra en décembre 2024. C'est un délai qui peut paraître long mais qui, en termes ferroviaires, est extrêmement court.

J'ai fini sur les points essentiels, vous trouverez plus de détails dans le rapport tel que rédigé. Nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

Thibaud PHILIPPS

Merci pour toute cette présentation qui était bien complète. Y-a-t-il des questions ou des interventions ici ou à distance ? C'est Monsieur GIORDANI qui a demandé la parole.

François GIORDANI

Vous m'entendez ?

Thibaud PHILIPPS

Oui très bien. Ah. On ne vous entend plus.

François GIORDANI

Est-ce que là vous m'entendez ?

Cécile TOUSSAINT

Oui très bien. Allez-y, allez-y.

François GIORDANI

J'avais plusieurs questions par rapport à l'ensemble du rapport. Déjà, j'ai entendu qu'il y avait eu une concertation avec des associations d'usagers sur le cahier des charges, c'est ce qu'on demande mais nous ne l'avons pas encore eu. Donc nous renouvelons cette demande pour qu'elle ait enfin lieu sur le contenu de ce cahier des charges. C'est pour ça que les questions que je vais poser auraient pu relever de cette phase de concertation et j'aurais déjà eu la réponse.

J'ai constaté dans les cadencements à l'heure, entre le lot Est et le lot Ouest, on passe de 17 à 18 allers-retours. Qu'est ce qui explique cette différence entre l'Est et l'Ouest ?

Sur la fréquence à l'heure, cela ne concerne bien sûr que des trains transfrontaliers. Je pense que cela ne concerne pas les liaisons intérieures à la France, par exemple, sur Wissembourg, sur Strasbourg, nous n'avons pas un cadencement à l'heure actuellement. Il y a même un projet au niveau du cadencement au quart d'heure, donc on est bien sur des liaisons transfrontalières ?

Concernant la politique d'arrêt. Je voulais savoir ce qui est dans le cahier des charges, puisque nous ne l'avons pas vu : quels sont les arrêts, par exemple sur la ligne Strasbourg-Neustadt ou Strasbourg-Karlsruhe, quels sont les arrêts qui sont desservis par ces lignes transfrontalières ?

Est-ce qu'il est prévu, dans l'appel d'offres, de traiter des correspondances ou des intermodalités avec le réseau Fluo ? Je parle de cas qui relèvent également de la Région. Est-ce que c'est prévu dans les obligations de l'opérateur qui sera choisi pour la concession ?

Vous avez parlé d'une diamétralisation de la ligne Strasbourg-Sarrebruck et Metz-Sarrebruck : d'un côté, il y a 8 allers-retours, de l'autre côté il y en a 18. Est-ce que cela veut dire que cette diamétralisation entrainera 18 sur l'ensemble de la ligne Metz-Sarrebruck-Strasbourg ? Comment sera traité le Réseau Express Métropolitain de Strasbourg où il est prévu des lignes diamétralisées ? Comment pourront être possibles des diamétralisations sur une ligne Strasbourg-Lauterbourg par exemple, assurée par un concessionnaire privé, et un autre morceau de diamétralisation de Strasbourg-Sélestat par exemple, assuré par l'opérateur classique et historique SNCF ? Comment est-ce traité dans le cahier des charges ?

Ce sont les premières questions que je voulais poser pour l'instant.

Thibaud PHILIPPS

Merci. On va vous apporter les réponses.

Thierry NICOLAS

C'est toutes les questions que je voulais poser donc c'est bien.

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

Merci Monsieur GIORDANI pour ces questions, je pense avoir tout noté.

Concernant le cahier des charges, les éléments de régularité, de propreté, de qualité de services, sont des éléments que nous avons l'habitude de concerter avec les associations sur les lignes existantes. Le cahier des charges est encore en cours de rédaction et l'objectif est la communication aux candidats admis à concourir au printemps, donc la plupart des questions majeures a déjà des réponses dans le cahier des charges. Mais, il est encore en cours de rédaction.

La différence entre les 17 et les 18 allers-retours, j'aurais peut-être dû l'indiquer directement dans le PowerPoint, découle tout simplement des temps de parcours puisque les lignes n'ont pas toutes la même longueur. En fonction des temps de parcours et de réutilisation des matériels, du démarrage des exploitations à 5 h 30 ou 6 h, on se retrouve avec un décalage d'un aller-retour sur la journée.

Concernant la diamétralisation des lignes Metz-Sarrebruck-Strasbourg, c'est ce qu'on fait apparaître en variante. Si la variante devait être mise en exploitation, on aboutirait à un cadencement horaire entre Strasbourg et Sarrebruck alors que l'objectif que s'étaient données la Région et la Sarre, dans leur lettre d'intention et dans le protocole de l'accord de coopération de financement, était un objectif aux deux heures.

Concernant la diamétralisation entre des lignes transfrontalières et des trains domestiques, je vous confirme que tous les éléments communiqués ne concernent que les liaisons transfrontalières. En revanche, elles feront l'objet de contrats différents et n'auront pas vocation à pouvoir être exploitées de manière diamétralisée. Le plan de transport, tel qu'il sera établi dans

le cadre du contrat transfrontalier, pourra avoir vocation à évoluer si nécessaire mais pas de manière diamétralisée avec des lignes domestiques.

La politique d'arrêt fait partie du travail sur le cahier de charges en cours. Elle est principalement contrainte par les objectifs de cadencement, qui sont des objectifs extrêmement ambitieux avec des nécessités de pouvoir rentrer dans des nœuds de correspondance et ferroviaires extrêmement contraints côté Strasbourg ou côté allemand. La politique d'arrêt est contrainte par ces éléments.

En termes de correspondances et d'intermodalités avec le réseau Fluo, cela revient à la même difficulté, c'est que cette ossature transfrontalière ferroviaire est beaucoup moins souple que la mise en place de cars routiers. Les éléments seront travaillés dans un deuxième temps.

Je crois que j'ai fait le tour de l'ensemble de vos questions Monsieur GIORDANI.

François GIORDANI

Non, il y avait par exemple, exemple concret, la ligne REM Haguenau-Strasbourg, on nous parle de cadence au quart d'heure, et là vous nous parlez d'une cadence à l'heure. Comment c'est compatible ?

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

C'est travaillé pour être compatible. Les cadencements ici ne concerneront que les trains transfrontaliers qui seront une ossature. Les objectifs de cadencement sur le réseau domestique à la demi-heure ou au quart d'heure à l'heure de pointe seront travaillés en adéquation avec cette ossature qui s'imposera dans les travaux d'exploitation.

François GIORDANI

Et donc c'est le même opérateur qui gèrera les lignes domestiques et les lignes transfrontalières ? Sur une même ligne ?

Adeline DIEBOLD

Non, il y aura un appel d'offres transfrontalier qui concerne uniquement l'exploitation ferroviaire transfrontalière avec nos partenaires allemands et en complémentarité, la Région lancera un autre appel d'offres pour les autres lignes du Réseau Express Métropolitain européen de Strasbourg, qui gèrera l'ensemble des liaisons domestiques complémentaires aux liaisons qui sont transfrontalières qui desservent aussi une couverture domestique.

François GIORDANI

Donc ça pourra être deux opérateurs différents ?

Adeline DIEBOLD

Cela pourra être deux opérateurs différents ou le même lauréat si tant est que les mêmes candidats candidatent aux deux appels d'offres.

François GIORDANI

Merci. Je renouvelle ma demande de réunion de présentation du cahier des charges avant le mois de mars, puisque c'est l'échéance que vous avez donnée. Merci.

Adeline DIEBOLD

Concernant le cahier des charges, on pourra partager des éléments. Néanmoins je vous confirme que le cahier des charges restera confidentiel donc vous ne pourrez pas avoir connaissance du cahier des charges qui sera transmis aux candidats. Ce ne sera pas possible.

François GIORDANI

Le format, nous sommes bien d'accord. Mais le contenu, c'est quelque chose qui peut être concerté.

Adeline DIEBOLD

Les principes pourront être concertés, mais vous n'aurez pas le contenu du cahier des charges.

Marie-José CAILLER

J'aurais une question également à poser. Je peux y aller ?

Thibaud PHILIPPS

Allez-y.

Marie-José CAILLER

Concernant la distribution et la vente des titres, comment les usagers bénéficiant de réductions pourront bénéficier des mêmes réductions sur la partie allemande et vice versa, en partant d'Allemagne sur la partie française ?

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

L'objectif sur la tarification transfrontalière, le travail est en cours, est d'arriver à une tarification commune avec une harmonisation des réductions et une simplification des éléments actuels. Par contre, notamment sur des billets qui seraient en correspondance soit sur le territoire du Grand Est soit sur les territoires des Landers partenaires, le travail est encore à mener. Il n'est pas possible pour l'instant d'apporter des réponses. En revanche ce sont des éléments qui dirigent les réflexions en la matière et l'objectif est d'arriver à une simplification en termes de vente et de distribution.

Marie-José CAILLER

Merci.

Thibaud PHILIPPS

Allez-y.

Marcello ROTOLO

J'ai bien compris que les prix allaient être fixés par la Région Grand Est, ce que j'ai dans ma DSP. Il va y avoir un indice choisi pour l'augmentation des prix, puisque c'est inscrit dans les conventions et que c'est une obligation légale. Est-ce qu'il y a un indice prévu pour les tickets, ou est-ce qu'on aura le choix de l'indice ? C'est toujours borné par un indice. Après, on a le choix ou pas de l'augmenter, au niveau de la Région.

Adeline DIEBOLD

La Région fixe la tarification, et la fait évoluer selon les modalités qu'elle décide.

Marcello ROTOLO

J'ai été repris par le contrôle de légalité parce que nous n'avions pas d'indice dans notre DSP.

Adeline DIEBOLD

Oui mais comme la distribution des titres côté Grand Est sera gérée par un autre contrat de distributeur-intégrateur sur le Grand Est.

Marcello ROTOLO

C'est là où il y aura...

Adeline DIEBOLD

C'est un travail qui n'a pas encore été mené et d'ailleurs je prends note de votre remarque.

Marcello ROTOLO

Il faut qu'il soit précis. Il y a aussi le choix de dire que c'est l'indice maximum et que la Région ne pourra pas dépasser. J'attire votre attention sur le choix de l'indice, je ne sais pas s'il y en a qui sont imposés par la réglementation ?

Adeline DIEBOLD

Non. La liberté tarifaire est aux Régions depuis 2017, avant c'était l'État qui fixait les tarifs qui n'était pas indexés et qui suivaient l'évolution décidée par l'État. Depuis 2017, les Régions ont la liberté tarifaire et peuvent mettre en place leur tarification ferroviaire, et la faire évoluer.

Marcello ROTOLO

Faites attention à l'indice, vérifiez quand même.

Adeline DIEBOLD

Aujourd'hui cela ne s'applique pas mais effectivement avec les délégations de service public...

Marcello ROTOLO

Je pense qu'il faut faire attention. Sur les arrêts, vous avez déjà posé la question. Plus on rajoute d'arrêts, plus c'est long, moins les gens l'utilisent. Si Strasbourg-Metz met trois heures, cela sera moins utilisé que s'il mettait une heure et demie. Il faut être clair ; mais est-ce qu'il est prévu de ne pas avoir toujours les mêmes arrêts ? Par exemple, avoir quatre ou cinq arrêts qui ne sont pas les mêmes toutes les heures, de façon à offrir une offre plus importante ? Ou une gare pourrait être desservie toutes les deux ou trois heures ? Est-ce que cela rentre dans votre proposition de façon à desservir un peu mieux le territoire ? Puisque le but de développer le ferroviaire est de développer au maximum le territoire, nous n'avons peut-être pas besoin dans toutes les villes. Sur les études des usagers, on sait si, sur une ville, on en a vraiment besoin à ce moment-là ou si on peut décaler par rapport aux différents horaires qui vont être fixés. Est-ce que vous avez cette réflexion ?

Adeline DIEBOLD

Oui, sachant que quand on regarde les études sur les usagers, pour rendre une ligne attractive, il faut qu'elle soit simple d'utilisation. Le fait d'avoir les mêmes arrêts à des heures systématiques ou plusieurs fois dans la même journée, d'avoir les mêmes horaires le matin, le soir, facilite la visibilité horaire. Ce n'est pas forcément quelque chose que l'on privilégie. En vision cible, ce qu'on cherche à faire est de favoriser les déplacements longue distance avec peu d'arrêts, et de mettre en complément une offre ferroviaire plus omnibus, en fonction des contraintes d'infrastructures, de coût de mise en service. C'est ce travail que l'on cherche à faire et c'est toute la stratégie des réseaux express métropolitains, notamment celui de Strasbourg sur lequel on travaille. Offrir une offre complémentaire entre des trajets longue distance qui doivent être courts en temps de parcours, additionnés à des trajets courte distance type omnibus. Dans l'idéal, vous avez raison, il faut avoir les deux services pour satisfaire la majorité des usagers. On fait ce qu'on peut et on essaye de s'adapter.

Marcello ROTOLO

À la place d'un prestataire qui va candidater, plus c'est simple et moins on va lui imposer des choses, mieux ça va être pour lui. Si on lui dit qu'il n'y a que 5 arrêts entre Strasbourg et Metz, cela sera plus facile pour lui. Je prends l'exemple de ma gare Soultz-sous-Forêts, cela ne s'arrête pas toujours, mais nous, les usagers, savons quand ça va s'arrêter et nous nous adaptons. Il y a des endroits où l'on pourrait faire un arrêt dans la journée. Au moins un minimum d'un aller-retour. Je trouve que cela rentrerait dans le même package et ne coûterait pas forcément plus cher à la Région.

Adeline DIEBOLD

Cela dépend des contraintes d'exploitation ferroviaire de rajouter un arrêt. Il faut que l'infrastructure le permette par rapport aux équipements.

Marcello ROTOLO

Mais cela sera dans vos négociations ?

Adeline DIEBOLD

De toute façon, la grille prévisionnelle sera imposée. Les candidats pourront proposer mieux. Le principe est qu'ils n'auront pas carte blanche pour définir l'offre qu'ils souhaitent. C'est quand même très cadré.

Marcello ROTOLO

Oui, c'est un peu le principe de la DSP. J'avais une autre question mais elle m'est sortie de l'esprit. Oui. Est-ce que vous savez combien cela va coûter à la Région ? Puisque dans une DSP, on paye chaque année une somme, est-ce que vous avez une idée ou une étude qui dit combien ces deux lots vont coûter ? Je ne veux pas savoir ceux qui ne sont pas finalisés mais est-ce qu'il y a une étude qui nous dit qu'à la Région, cela nous coûtera tant de millions ?

Adeline DIEBOLD

On fait des estimations sur un coût moyen au train-kilomètres par an,. Après on a aussi une clé de répartition avec les partenaires allemands. Sur le fait que les circulations sont effectuées dans l'ensemble des deux lots, on est à 66% sur une circulation en Région Grand Est par rapport aux autres Landers. Donc on a 66% des charges revenant à la Région Grand Est, c'est plusieurs millions d'euros par an. Nous sommes sur un vrai saut d'offre européen. On part de pas grand-chose, voire rien, et on va faire beaucoup.

Marcello ROTOLO

Est-ce que, à la fin de la DSP des quinze ans, je rentre dans les détails mais je suis un peu spécialiste là-dedans, vous avez prévu de récupérer ou de diviser le résultat d'exploitation ou le bénéfice net à moitié ou récupérer 40 %-70% ? Cela se fait très souvent mais est-ce que vous y avez pensé ? Je vous donne le cas de ma DSP qui fonctionne dans le périscolaire, nous ne sommes pas beaucoup à l'avoir fait mais je trouve que c'est bien de l'avoir fait puisque là je termine et j'entame la nouvelle. Au bout des quatre ans de la DSP, il y a un résultat net qui est fait et ce résultat net est divisé par deux, puisque j'ai décidé de diviser par deux. D'autres ont 80% et 20%. *In fine*, cela me ramène 120 000 € au bout des quatre ans qui me sont remboursés sur l'ensemble de la DSP. Là, on parle de gros chiffres donc ce n'est pas comparable, ils vont investir au moins sur une partie, cela va réduire, mais est-ce que vous ne prévoyiez pas cette clé *in fine* ?

Adeline DIEBOLD

Il n'y pas d'investissement puisque le matériel roulant sera mis à disposition.

Marcello ROTOLO

Oui mais vous avez dit que vous aviez fait un contrat de partenariat.

Adeline DIEBOLD

Cela n'a rien à voir. Sur l'exploitation, on exigera des détails pour estimer les coûts.

Marcello ROTOLO

Moi je vous conseille de regarder pour mettre une clé de répartition. Parce qu'en fait s'ils entretiennent bien, on voit ça au niveau des réseaux d'eau etc., ils vont garder de l'argent pour faire un bénéfice net, alors que là ils vont le réinjecter.

Adeline DIEBOLD

Ce sont des questions que l'on a. L'objectif qu'on demande, c'est que les candidats s'engagent sur des montants d'investissement et de maintenance. L'objectif est qu'à la fin du contrat, on récupère des biens avec une pérennité qui dépasse le contrat. Là-dessus, nous leur demanderons des engagements. C'est un équilibre global qu'il faudra garder. C'est un principe de base mais là uniquement sur l'exploitation ferroviaire.

Marcello ROTOLO

Je regardais à la fin de la DSP, par rapport au bénéfice net, puisqu'on est quand même plusieurs à l'avoir fait, au bout de quelques années vous récupérez de l'argent. C'est vrai qu'il n'y a pas de grands investissements chez eux puisque c'est une exploitation mais ils ont quand même l'entretien courant, qui peut être aussi négligé, puisque c'est toujours la collectivité qui s'occupe des investissements, quand il faut changer des choses cela reste la collectivité. Par exemple sur l'eau, l'énergie, Caleo ou Suez ou d'autres doivent entretenir mais n'entretiennent pas forcément bien. C'est cela qu'il faut essayer de jouer en disant que s'ils ont trop de bénéfices nets, cela reviendra chez nous en partie. Cela les pousse à entretenir pour pouvoir ne pas nous verser en plus. Des fois c'est un pourcentage de chiffre d'affaires, moi j'ai mis moitié-moitié, des fois vous avez au-delà de 5% ou 10% du chiffre d'affaires, il y a plusieurs techniques. Je pense que c'est un point que vous pouvez regarder, puisque cela les forcera à entretenir.

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

C'est bien l'objectif. On fera des contrôles sur la maintenance. On l'a évoqué, la maintenance en performance et en qualité, fait partie des missions confiées et évidemment sur lesquelles l'ensemble des Autorités Organisatrices et particulièrement la Région propriétaire du matériel sera attentive.

Thibaud PHILIPPS

On est bon ? Pour travailler un peu avec les services, on a quand même à la Région une compétence sur ces sujets-là. Si c'est un sujet qui vous intéresse, c'est bien que vous puissiez partager vos expériences. Je ne sais pas si Monsieur MAUSSION qui représente l'UFC-QUE CHOISIR avait des questions ?

Bernard MAUSSION

Des questions essentielles, qui concernaient le voyageur, donc le consommateur. À travers ce que j'ai pu lire et entendre, je ne trouve pas ça clair. Différents documents et négociations vont être faits mais pour l'instant, je n'ai pas trop compris comment cela allait marcher, s'articuler, nos moyens de connaissance, nos recours. Comment cela va marcher devant notre écran pour commander un billet, comment on pourra y aller quand il faudra passer sur plusieurs secteurs ? Cela ne m'a pas paru d'une clarté limpide.

Deuxième chose, le coût. Quel sera le coût du billet, l'augmentation et les cadencements ont été évoqués, les arrêts fixes, pas fixes, évolutifs, non évolutifs ? Du côté allemand, ils interviennent aussi dans le prix du billet, comment ils voient les choses ? J'ai pu lire que cela allait être négatif pour eux, alors est-ce qu'ils pourront revenir sur leur engagement ou pas ? Qu'en est-il ?

Adeline DIEBOLD

Sur votre dernière remarque, cela ne va pas être négatif pour eux, ils vont participer à hauteur de 33%

Bernard MAUSSION

Ils vont participer mais il est marqué qu'ils ne rentreront pas dans leurs frais.

Adeline DIEBOLD

On est sur du service public.

Bernard MAUSSION

J'entends bien mais le service public à la française et à l'allemande est légèrement différent.

Adeline DIEBOLD

Oui mais le service public ...

Bernard MAUSSION

Eux travaillent en Land et ce n'est pas la même chose qu'en France.

Adeline DIEBOLD

Nous sommes bien d'accord. Mais leurs services de transports ferroviaires dans les Länder leur coûte de l'argent aussi. Après, pour la répartition des recettes, le Grand Est récupère des recettes sur son territoire, chaque Land allemand aura des recettes sur son territoire.

Bernard MAUSSION

Au prorata des kilomètres effectués sur le territoire ?

Adeline DIEBOLD

Tout à fait. C'est ce qui se fait déjà aujourd'hui. Le sujet tarifaire est un sujet qu'on traite. Pour être simple et lisible pour l'utilisateur, techniquement derrière c'est très compliqué, donc on travaille dessus il y a une étude en cours.

Bernard MAUSSION

Exemple simple : parfois il est plus intéressant de prendre un billet pour la SNCF en France à partir du site allemand de la Deutsche Bahn. Est-ce que cela sera de la même manière ?

Bernard MAUSSION

Dès le début le consommateur adhérera ou n'adhérera pas. Donc si c'est complexe et pas aisé au niveau information, ce sera « mort » au départ, il faudra galérer des années pour remonter. Une clarté là-dessus nous paraît importante.

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

Tout à fait. L'objectif est de mettre en place une tarification attractive, lisible, simple, et en lien avec une stratégie de marketing et communication.

Bernard MAUSSION

Avec abonnement, prise de billets, toutes les offres promotionnelles qu'il y a actuellement dans le transport ?

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

Oui. Le travail actuellement qui a été mené était de faire l'inventaire de l'intégralité des tarifications existantes avec les abonnements, les offres spécifiques, les tarifs de groupe... On se rend compte qu'au niveau du Grand Est et de chaque Land, (où cela est géré au niveau des différents syndicats), cela demande une mise à plat extrêmement chronophage et importante. L'objectif, clair et ambitieux, est d'avoir une tarification simple et attractive. Nous verrons le résultat.

Pour qu'il n'y ait pas de malentendus à l'issue de cette commission, notamment concernant les arrêts, l'objectif n'est pas de révolutionner les politiques d'arrêt existantes, sans trahir de grands secrets, sur des lignes existantes et avec des trains transfrontaliers qui circulent déjà. L'objectif est de pouvoir tenir les cadencements et avoir une offre attractive dans son temps de parcours mais aussi desservir un maximum de gares. Sur la question de Monsieur ROTOLO d'avoir des heures plus spécifiques aux heures de pointes, on est sur une ossature transfrontalière qui sera articulée par les trains domestiques mais dans les systèmes d'exploitation à l'étude, on peut vous rassurer : en heure de pointe, il est prévu d'engager du matériel en unité multiple, deux rames qui circulent ensemble pour assurer, grâce à cette proposition, la prise en charge des fréquentations constatées et anticipées. Nous ne sommes pas sur une révolution en termes de dessertes, l'objectif est d'avoir des horaires clairs et efficaces qui permettent d'assurer des liaisons longue distance mais également du maillage fin du territoire.

Bernard MAUSSION

L'intérêt est d'éviter de prendre la voiture. Plus les horaires sont adaptés, plus cela sera intéressant pour l'économie.

Adeline DIEBOLD

Tout à fait, c'est aussi travailler sur l'intermodalité en complémentarité des autres transports comme l'a mentionné Monsieur GIORDANI, bien sûr qu'il faut que nous regardions le rabattement routier. Le rabattement routier ne sera pas dans l'appel d'offres transfrontalier. Mais l'objectif est d'offrir une complémentarité multimodale pour que de bout en bout du pas

de la porte jusqu'à l'arrivée sur son lieu de travail ou sur une quelconque destination, une personne n'ait pas à prendre de véhicule.

Bernard MAUSSION

Une question qui n'a rien à voir avec la réunion. Vous comptez faire la même chose avec le Luxembourg ?

Adeline DIEBOLD

L'ouverture à la concurrence est une obligation légale. Logiquement, nous sommes obligés de le faire. Nous pouvons travailler avec le Luxembourg pour trouver des solutions. Il n'y a pas que l'ouverture à la concurrence qui ouvre ces sujets-là.

Bernard MAUSSION

Merci.

Thibaud PHILIPPS

Parfait, est-ce que toutes les questions ont été posées ?

François GIORDANI

Je peux avoir la parole ?

Thibaud PHILIPPS

Allez-y Monsieur GIORDANI.

François GIORDANI

Excusez-moi, j'ai oublié deux points tout à l'heure. Concernant la tarification transfrontalière, l'Europass à Strasbourg, ou par exemple l'aller-retour entre Mulhouse et Müllheim, est-ce que ces offres seront maintenues ou est-ce qu'il y aura une unification dans l'intérêt de l'utilisateur ?

Deuxième question à la marge mais qui est une demande de la FNAUT Grand Est : En Allemagne il existe le Baden-Württemberg-Ticket, qu'il est possible d'acheter dans les villes en Allemagne, est-ce qu'il sera enfin possible de l'acheter à Strasbourg ?

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

Je peux répondre à la première question. L'objectif est bien de pouvoir unifier les tarifications transfrontalières pour les rendre plus lisibles. Les différents tarifs existants au sein de chaque communauté tarifaire ont pour vocation à être unifiés.

Par rapport au Baden-Württemberg-Ticket, ma réponse porte bien sur l'ouverture à la concurrence, sur l'exploitation de ces lignes à horizon 2025. Est-ce que votre question concerne un délai temporel plus proche ?

François GIORDANI

Notre demande a toujours été l'immédiateté évidemment. Cela existe à Lauterbourg, pourquoi pas à Strasbourg ?

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL

Malheureusement ce ne sont pas les personnes présentes ici qui pourront vous apporter cette réponse. C'est une demande que vous portez que l'on connaît et que nous allons faire remonter au service compétent.

Thibaud PHILIPPS

Merci, s'il n'y a plus de questions, je propose que nous puissions rendre l'avis sur ce contrat de service public. Est-ce que la commission est d'accord pour rendre un avis favorable ? Trois abstentions. Il y a des votes contre ? Merci pour votre participation à cette commission et aux associations présentes.

II. AVIS / OBSERVATIONS

Après avoir pris connaissance du rapport de présentation et du document présentant les caractéristiques des prestations que doivent assurer les titulaires des contrats de service publics ci-joints, après avoir entendu les explications de la Direction Mobilités Ferrées, et après avoir débattu, la Commission Consultative des Services Publics Locaux décide :

- d'émettre un avis favorable sur le projet de délégation de service public relatif à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire - Concessions de service public pour la fourniture de services de transport ferroviaire sur sept liaisons ferroviaires transfrontalières France-Allemagne (en groupement d'autorités concédantes avec les partenaires allemands)**

Résultats du vote :

Pour : 6 voix

Abstention : 3 voix

Observations complémentaires:

Fin de la séance : 15h30



Transport ferroviaire de voyageurs - Ouverture à la concurrence

Contrat de service public pour la fourniture de services de transport ferroviaire sur les liaisons ferroviaires transfrontalières France-Allemagne

Document présentant les caractéristiques des prestations que doivent assurer les titulaires des contrats de service publics établis en application de l'article L. 1411-4 du Code général des collectivités territoriales

Commission consultative des services publics locaux

4 novembre 2021

Sommaire

1.	RAPPEL DU CONTEXTE	3
1-1	L'organisation actuelle du service public ferroviaire régional sur le territoire de la Région.....	3
1-2	Présentation des enjeux et objectifs de la Région.....	6
1-3	Présentation du cadre législatif et réglementaire applicable à l'ouverture à la concurrence des lignes ferroviaires régionales	7
2.	PRESENTATION DES DIFFERENTS MODES DE GESTION ENVISAGEABLES	9
2-1	La gestion internalisée	9
2-2	La gestion externalisée	10
2-2.1	Le marché public et le marché de partenariat	10
2-2.2	La concession de service public / la délégation de service public	11
2-3	L'obligation de recourir à la concession	14
3.	PRESENTATION DU CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE RELATIF A LA PROCEDURE DE PASSATION DES CONTRATS DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	15
4.	PRESENTATION DES CARACTERISTIQUES DES CONTRATS DE CONCESSION ENVISAGES	17
4-1	Les lignes concernées	17
4-1.1	Le lot 1 (« Strasbourg » - « Est »)	17
4-1.2	Le lot 2 (« Metz » - « Ouest »)	17
4-2	L'objet du service délégué	18
4-3	Les missions et obligations du délégataire	18
4-4	Les missions assurées par les Autorités Organisatrices	19
4-5	La durée des conventions de concession et début d'exploitation	19
4-6	Economie générale de la concession	19
4-7	Les moyens humains affectés aux contrats de concession	20
4-8	Les conditions d'exploitation des concessions.....	22

1. Rappel du contexte

1-1 L'organisation actuelle du service public ferroviaire régional sur le territoire de la Région

La loi française n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit l'ouverture à la concurrence progressive des services de transport ferroviaire de voyageurs. Ainsi, les services conventionnés (tels que les services régionaux TER) font l'objet d'une ouverture progressive à la concurrence.

Les Länder allemands de la Sarre et du Bade-Wurtemberg, les groupements Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ci-après, « **ZSPNV Süd** »), le Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (ci-après, « **ZSPNV Nord** ») et la Région française Grand Est (ci-après, la « **Région** ») (ensemble ci-après dénommés les « **Autorités Organisatrices** ») sont les autorités organisatrices des transports ferroviaires de voyageurs d'intérêt régional sur leur territoire et sont, à ce titre, chargées de l'organisation des services publics de transport ferroviaire de voyageurs¹.

Les Autorités Organisatrices souhaitent améliorer la coopération transfrontalière au cours des prochaines années.

L'un des enjeux importants de cette coopération est l'amélioration et l'extension de la mobilité transfrontalière par rail.

A ce jour, la Région Grand Est et le Land de Rhénanie-Palatinat ont déjà conclu des accords de coopération pour l'exploitation de la liaison ferroviaire (Neustadt-) Winden – Wissembourg, dont le groupement ZSPNV Süd est actuellement l'Autorité Organisatrice des transports, jusqu'à la gare de Wissembourg.

Historiquement, les liaisons entre Strasbourg et Offenbourg, comme entre Mulhouse et Müllheim dans le Bade-Wurtemberg, ou entre Metz, Forbach et Sarrebruck, ou encore Metz et Trèves sont organisées par le biais des contrats d'exploitation existants entre l'autorité organisatrice et l'opérateur historique, sans que cette coopération ne soit formalisée par un accord entre Autorités Organisatrices.

Le processus d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires a débuté il y a plus de 20 ans en Allemagne et démarre aujourd'hui en France et en l'espèce en Grand Est. L'organisation des services transfrontaliers doit s'inscrire dans ce contexte.

L'enjeu aujourd'hui est de développer en commun les liaisons transfrontalières en constituant l'armature franco-allemande d'un véritable Réseau Express Métropolitain Européen.

¹ S'agissant de la Région Grand Est, voir article L. 2121-3 du Code des transports.

En leur qualité d'autorités organisatrices des transports ferroviaires locaux de passagers sur leurs territoires respectifs et afin d'améliorer la mobilité transfrontalière par rail, les Autorités Organisatrices française et allemandes ont conclu le 10 octobre 2019 un accord de coopération et de financement (tel que modifié par l'avenant n°1 du 24 janvier 2020) (ci-après, l'« **Accord** »), concernant le projet portant sur des Services Ferroviaires Régionaux Transfrontaliers de Personnes : le projet « Réseau de SF RTP Sud-Ouest/Grand Est » (ci-après, « **SF RTP** »).

La première décision commune majeure a été l'achat par la Région Grand Est, avec la participation des Autorités Organisatrices Allemandes, d'une flotte de 30 trains aptes aux circulations transfrontalières, matériels qui seront mis à disposition des entreprises exploitantes.

Les partenaires se sont accordés sur l'opportunité de développer un matériel roulant transfrontalier Allemagne – France sur la base de la plateforme « Coradia polyvalent » déjà produite par la société Alstom et l'acquisition au travers du contrat cadre SNCF Mobilités/Alstom, sur lequel s'appuie la Région Grand Est pour constituer sa flotte de rames automotrices « Régiolis ».

Les modalités de financement de cette acquisition pour un montant de 376 M€, de participation des Länder allemands aux frais fixes et aux équipements spécifiques transfrontaliers ainsi qu'aux frais variables au prorata de leur utilisation et des trains.km parcourus sur leurs territoires sont prévues dans l'« Accord » et son avenant n°1.

La deuxième étape majeure est de procéder à la conclusion de contrats de service public portant sur l'exploitation des liaisons transfrontalières (à savoir, le réseau SF RTP) désignant les exploitants à l'issue d'un appel d'offres européen commun (ci-après le « **Contrat de service public** » ou le « **Contrat** »).

Il est prévu que les prestations de transport, objet du contrat « SF RTP », soient mises en service en décembre 2024 (service annuel ferroviaire 2025).

C'est dans le cadre de cet Accord que les Autorités Organisatrices ont délimité un premier périmètre géographique d'exploitation pouvant faire l'objet d'une ouverture à la concurrence. Elles ont retenu les lignes transfrontalières suivantes :

- Trier (Trèves) - Metz (100 km)
- Strasbourg - Saarbrücken (115 km)
- Saarbrücken - Metz (79 km)
- Neustadt - Wissembourg - Strasbourg (113 km),
- Strasbourg - Lauterbourg - Wörth - Karlsruhe (69 km),
- Strasbourg - Offenbourg (28 km),
- Müllheim- Mulhouse (22 km)

(Ensemble ci-après dénommées, les « **Lignes Transfrontalières** »).

L'offre de transport cible est d'environ 6 400 000 de trains-kilomètres par an, dont 2 100 000 de trains-kilomètres sur le territoire allemand et 4 300 000 de trains-kilomètres sur le territoire de la Région Grand Est.

Pour information, l'offre de transport ferroviaire du réseau Grand Est en 2020 s'élevait à 31 000 000 de trains-kilomètres (théoriques, hors crise sanitaire).

Conformément aux stipulations de l'Accord, ces Lignes Transfrontalières sont délimitées en deux périmètres d'exploitation distincts :

Le **Lot 1** – (« Strasbourg » - « Est »)

- Neustadt - Wissembourg - Strasbourg (113 km)
- Strasbourg - Lauterbourg - Wörth - Karlsruhe (69 km)
- Strasbourg - Offenburg (28 km)
- Müllheim - Mulhouse (22 km)

Le « **Lot 2** » - (« Metz » - « Ouest »)

- Trier - Metz (100 km)
- Strasbourg – Saarbrücken (115 km)
- Saarbrücken - Metz (79 km)
- En variante : Strasbourg - Saarbrücken - Metz (194 km)

L'Accord prévoit en outre que les Autorités Organisatrices constituent un groupement de commandes au sens des dispositions des articles L. 3112-2 et suivants du code de la commande publique en vue de la passation d'un appel d'offres public commun relatif aux prestations de transport pour les liaisons transfrontalières France-Allemagne.

Ont été désignés coordonnateurs du groupement de commandes la Région Grand Est ainsi que le ZSPNV Süd (ci-après, les « **Coordonnateurs** »). Les Coordonnateurs sont en charge de procéder à l'ensemble des opérations de passation de la procédure.

Etant entendu que chaque Autorité Organisatrice se charge d'obtenir les autorisations nécessaires au lancement de la procédure de passation relative au Contrat de service public.

A ce titre, il est rappelé que lors de sa séance du 28 mars 2019, l'Assemblée Plénière Régionale a d'ores et déjà validé la démarche de mise en concurrence des services de transports ferroviaires, dont les Lignes Transfrontalières (délibération n°19SP-489).

L'Accord de coopération et de financement concernant le projet « Réseau de SF RTP Sud-Ouest/Grand Est » a quant à lui été approuvé par délibération du 20 juin 2019 (délibération n°19SP-1133).

Dans ce cadre, un avis de pré information a été envoyé à la publication le 17 novembre 2020 et publié au Journal Officiel de l'Union Européenne le 20 novembre 2020 :

- En version française : sous la référence 2020/S 227-560262,
- En version allemande : sous la référence 2020/S 227-560261.

Un avis rectificatif (pour rectifier une erreur matérielle relative au Code NUTS), concernant uniquement la version française a été envoyé à la publication le 26 novembre 2020 et publié au Journal Officiel de l'Union Européenne le 1^{er} décembre 2020 sous la référence 2020/S 234-578855.

1-2 Présentation des enjeux et objectifs de la Région

La politique de déplacement sur le territoire de la Région tend à répondre à deux grands objectifs :

- **Développer le service, dans un cadre économique maîtrisé :**
 - o Le transport public, ferroviaire et routier, est une composante majeure des politiques régionales, levier de développement économique et social, de transition énergétique, d'aménagement du territoire ;
 - o Dans un cadre financier très contraint par l'encadrement des dépenses contractualisé avec l'État, la Région cherche à développer au maximum le trafic et les recettes, à maîtriser les charges d'exploitation et les investissements.

- **Rénover les infrastructures pour répondre aux besoins de mobilité des territoires :** le sous-financement depuis 30 ans par l'État et SNCF Réseau de l'entretien et du renouvellement des infrastructures a amené une détérioration des lignes locales et régionales à faible trafic, qui s'est traduite par la suspension de l'exploitation de plusieurs lignes. La Région a étudié les besoins de mobilité, évalué les intérêts comparés pour les territoires de desserte routières ou ferroviaires. Dans le cas des services transfrontaliers, trois lignes situées au nord de Strasbourg (Strasbourg – Lauterbourg, Haguenau – Wissembourg, Strasbourg – Sarreguemines) présentent des infrastructures très anciennes et dont l'état a amené l'État et la Région à financer des programmes de travaux d'urgence menés par le gestionnaire d'infrastructures SNCF Réseau, en vue de permettre à court terme la continuation des circulations. Néanmoins ces infrastructures nécessitent à court et moyen terme des investissements de régénération complète. C'est pourquoi, la Région a signé le 20 février 2020 avec l'État le Protocole d'accord sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, première traduction des dispositions prévues par l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités. Ce Protocole prévoit entre autres que la Région demandera à l'État le transfert de gestion des sections éligibles à transfert de ces lignes. C'est à la suite de ce transfert que la Région financera et organisera les travaux de régénération avec une pérennité de long terme. Sur ces lignes, ont vocation à circuler à la fois des trains transfrontaliers organisés en coopération avec les autorités organisatrices allemandes et des trains « domestiques » intégrés dans leur organisation industrielle à l'étoile ferroviaire de Strasbourg. La superposition de ces deux niveaux d'offres et la complexité de leur organisation ont amené la Région à ne pas envisager dans ces cas une intégration entre les missions de gestionnaire d'infrastructure et celles d'entreprise ferroviaire (intégration qui a été retenue pour d'autres secteurs du réseau de Grand Est). Le calendrier effectif de réalisation des travaux de régénération des infrastructures aura naturellement un impact sur le déploiement des services transfrontaliers ou nationaux.

Au regard de ces objectifs, la mise en concurrence de services ferroviaires est un des moyens pour développer la politique de mobilité de la Région.

1-3 Présentation du cadre législatif et réglementaire applicable à l'ouverture à la concurrence des lignes ferroviaires régionales

Les modalités d'ouverture à la concurrence des lignes ferroviaires sont régies par un cadre réglementaire à la fois européen et interne.

Au plan européen, le règlement CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements CEE n° 1191/69 et CEE n° 1107/70 du Conseil pose les conditions d'attribution des contrats de service public ainsi que les modalités de passation de ces contrats.

Ce règlement a été complété par le règlement UE n° 2016/2338 modifiant le règlement CE n°1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer (le **Règlement OSP**).

Au terme de l'article 5§3 du Règlement OSP :

«Toute autorité compétente qui recourt à un tiers autre qu'un opérateur interne attribue les contrats de service public par voie de procédure de mise en concurrence (...) La procédure adoptée pour la mise en concurrence est ouverte à tout opérateur, est équitable et respecte les principes de transparence et de non-discrimination. La procédure adoptée pour la mise en concurrence est ouverte à tout opérateur, est équitable et respecte les principes de transparence et de non-discrimination. Après la soumission des offres et une éventuelle présélection, la procédure peut donner lieu à des négociations dans le respect de ces principes, afin de préciser les éléments permettant de répondre au mieux à la spécificité ou à la complexité des besoins. »

Le règlement OSP définit donc un cadre minimal s'agissant des règles procédurales applicables à la passation des contrats de service public de transport de voyageurs ferroviaires.

En outre, l'article 7§2 du Règlement OSP dispose que :

« Chaque autorité compétente prend les mesures nécessaires afin que, au plus tard un an avant le lancement de la procédure de mise en concurrence ou un an avant l'attribution directe, soient publiées au Journal officiel de l'Union européenne au minimum les informations suivantes :

- a) le nom et les coordonnées de l'autorité compétente ;*
- b) le type d'attribution envisagée ;*
- c) les services et les territoires susceptibles d'être concernés par l'attribution ;*
- d) la date de début et la durée prévues du contrat de service public (...) ;*

En cas de modification de ces informations après leur publication, l'autorité compétente publie un rectificatif dans les meilleurs délais. Ce rectificatif est sans préjudice de la date de lancement de l'attribution directe ou de la mise en concurrence (...) ».

Conformément au règlement précité, la Région a publié un avis de pré information préalablement au lancement de la passation de ce contrat de service public ferroviaire de transport de voyageurs : **JOUE – n° 560262– 2020 – FR. ; JOUE - n° 560261 - 2020 – DE.**

En droit interne, la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit l'ouverture à la concurrence progressive des services de transport de voyageurs et a inséré de nouvelles dispositions dans le Code des transports relatives à la passation des contrats de service public pour l'exploitation de services ferroviaires de voyageurs.

Ainsi, les services conventionnés (tels que les services régionaux TER) font l'objet d'une ouverture progressive à la concurrence :

- Entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, le service peut être exploité directement par une entreprise monopolistique (pour une durée de 10 ans maximum) ou exploité après mise en concurrence ;
- A compter du 25 décembre 2023, l'attribution, par les autorités organisatrices de transport, des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs après mise en concurrence sera, sauf exceptions, obligatoire.

Le Code des transports a été modifié par la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire mais également par les textes suivants :

- L'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 *portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs* (l' « **Ordonnance du 12 décembre 2018** ») et le décret n° 2019-1083 du 24 octobre 2019 *relatif aux modalités de passation et d'exécution des contrats de service public de transport de voyageurs* (le « **Décret du 24 novembre 2019** ») ;
- L'ordonnance n° 2019-183 du 11 mars 2019 *relative au cadre de fixation des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à l'élaboration et à l'actualisation entre l'Etat et SNCF Réseau* ;
- L'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 portant transposition de directives européennes² ;
- L'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 *portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF*.

L'Ordonnance du 12 décembre 2018 a créé, au sein du code des transports, notamment les articles L. 2121-17-1 et L. 2121-17-2, dont l'objet est de définir les conditions de passation et d'exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs. Elle rend applicable aux contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs, moyennant des adaptations et indépendamment de leur qualification, le régime des contrats de concession prévu par le code de la commande publique et le régime des délégations de service public du code général des collectivités territoriales.

Le décret du 24 novembre 2019 fixe, selon cette même logique, les dispositions réglementaires applicables à ces contrats en matière de passation et d'exécution. Il s'applique aux contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs des autorités organisatrices de transport ferroviaire pour lesquels un avis de concession aura été publié à compter du 26 octobre 2019 (exclusion faite des contrats attribués sans mise en concurrence à SNCF Mobilités dans le cadre de son monopole).

² Directive UE 2016/797 du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, Directive UE 2016/798 du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et adaptation du droit français au règlement UE 2016/796.

En d'autres termes, quelle que soit la nature de la contrepartie de la prestation rendue dans le cadre du contrat de service public de transport ferroviaire, et donc que le contrat revête les caractéristiques d'un marché public ou celles d'une concession, le Code des transports fixe un régime de référence unique applicable aux contrats de service public conclus par des personnes publiques afin de répondre à leurs besoins en services de transports ferroviaires : celui des concessions et des délégations de service public.

2. Présentation des différents modes de gestion envisageables

Conformément à l'article 5 § 2 et 3 du Règlement OSP, les autorités organisatrices de transport peuvent :

- Soit fournir elles-mêmes des services publics de transport de voyageurs ou attribuer des contrats directement à une entité juridiquement distincte sur laquelle elles exercent un contrôle analogue à celui qu'elles exercent sur leurs propres services (Gestion internalisée) ;
- Soit recourir à un tiers désigné à l'issue d'une procédure de mise en concurrence (Gestion externalisée).

2-1 La gestion internalisée

La régie est le mode de gestion par lequel la personne publique prend directement en charge l'organisation et le fonctionnement du service public, ainsi que le financement des travaux.

Ce mode d'exploitation suppose des compétences humaines et techniques suffisantes, notamment en matière de gestion du personnel affecté au service. En application des dispositions du Code du travail, il implique la reprise du personnel travaillant pour le compte de l'actuel exploitant et, si la régie n'est pas personnalisée, la mise en place d'un budget annexe à celui de la Région. Celle-ci assume seule les risques financiers et d'exploitation.

En outre, le Règlement OSP³ précise qu'« afin d'assurer des conditions de concurrence équitables, cette faculté de fourniture autonome doit être strictement encadrée. Le contrôle requis devrait être exercé par l'autorité compétente ou par le groupement d'autorités compétentes fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, collectivement ou par l'intermédiaire de ses membres. »

Régie (autonome ou personnalisée)	
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> - Implication forte de la Région dans la gestion et l'exploitation du service ; - Contrôle direct de la Région sur la gestion et l'exploitation du service ; - Pas de procédure de passation ; - Permet de bénéficier d'une grande latitude en matière d'évolution du service. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessite des moyens techniques et humains importants au sein de la Régie/ la Région ; - Absence de participation des opérateurs économiques ; - Reprise du personnel par la Région ; - Mobilisation forte de la Région pour structurer le service dans un calendrier contraint.

³ Point 18.

→ La gestion internalisée a été écartée par la Région pour plusieurs raisons :

- La Région ne dispose pas des moyens humains, techniques et financiers lui permettant d'assurer directement l'exploitation du service et la maintenance courante du matériel roulant mis à disposition → il est préférable de faire prendre par les industriels (exploitants ferroviaires), dont c'est le métier, les risques techniques d'exploitation en sécurité des circulations ferroviaires, et de qualité de service et de maintenance courante ;
- Sur le plan financier, la gestion d'un service de transport ferroviaire expose à un certain nombre de risques d'exploitation, mettant en jeu des sommes importantes que la Région n'est pas prête à assumer ;
- La gestion internalisée peut impliquer un risque politique au cas où l'opérateur interne fournirait des services de mauvaise qualité ;
- La gestion externalisée est préférable à la création *ex-nihilo* d'un opérateur public sans transfert de risques.
- De plus, pour la mise en œuvre de liaisons transfrontalières, retenir en France la gestion internalisée en régie s'avèrerait très difficilement compatible avec une exploitation en Allemagne réalisée de façon externalisée.

2-2 La gestion externalisée

Deux modes de gestion peuvent être mis en œuvre par la Région lui permettant d'externaliser l'exploitation du service et la maintenance courante du matériel roulant :

- Le marché public ;
- La concession.

Il convient de préciser que **tous les contrats portant sur l'exécution d'un service public de transport de voyageurs par chemin de fer – quelle que soit sa qualification (marché public ou concession) – sont soumis**, en application des dispositions des articles L. 2121-17-1 et L. 2121-17-2 du Code des transports, **aux dispositions applicables aux concessions** visées dans le Code de la commande publique et aux délégations de service public dans le Code général des collectivités territoriales. La procédure est précisément décrite en point 3.

2-2.1 Le marché public et le marché de partenariat

Un marché public est un contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au Code de la commande publique avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix ou équivalent.

Par le biais d'un marché public, la personne publique mobilise un partenaire, qu'elle rémunère directement. Le prix versé couvre toutes ses dépenses, majorée d'un bénéfice prévisionnel, le titulaire du marché ne supportant **aucun risque lié au résultat de l'exploitation** (le titulaire bénéficie d'une rémunération qui lui est garantie et ce indépendamment du résultat d'exploitation).

Le prestataire qui se voit confier l'exécution du service public n'agit pas pour son propre compte mais pour celui de la personne publique, ce qui implique une absence de transfert de risque au profit de l'exploitant.

Ainsi, les risques économiques (financiers et d'exploitation) sont intégralement supportés par la personne publique. Des mécanismes d'intéressement à la performance peuvent toutefois être prévus (mais nécessairement limités).

Si le titulaire du marché public dispose d'une autonomie de gestion du service, la maîtrise d'ouvrage des travaux reste toutefois assurée par l'autorité organisatrice de transport.

Par ailleurs, le marché de partenariat, qui est une catégorie spécifique de marché public, a pour objet de confier à un opérateur économique une mission globale ayant pour objet la construction, la transformation, la rénovation, le démantèlement ou la destruction d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public ou à l'exercice d'une mission d'intérêt général et tout ou partie de leur financement. Le titulaire du marché de partenariat assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération à réaliser.

Le marché de partenariat est donc un contrat global par lequel une personne publique confie à un opérateur économique plusieurs missions à des stades différents de la réalisation d'un projet, en lui transférant la maîtrise d'ouvrage, le financement ou tout ou partie, la réalisation et le cas échéant l'exploitation d'ouvrages.

La mission de gestion d'un service public ne peut toutefois qu'être accessoire à la mission principale de financement, construction, transformation, rénovation d'un équipement.

Le recours à un marché de partenariat doit être écarté en l'espèce dès lors que l'objet du Contrat faisant l'objet du présent rapport ne vise pas à confier au futur exploitant une mission globale.

Le recours au marché public doit en outre, et en tout état de cause, être écarté en l'espèce dès lors que la Région se trouve en situation de compétence liée s'agissant du régime applicable à la passation et à l'exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs qu'elle conclut avec un ou plusieurs opérateurs économiques (cf. point 3.).

En l'espèce, l'objet même du ou des contrats de concessions qui seront conclus pour le Lot 1 et le Lot 2 vise bien, à titre principal, l'exploitation du service de transport ferroviaire de voyageurs. Bien que le Contrat faisant l'objet du présent rapport ne comporte pas en l'espèce de risque d'exploitation (rémunération du futur exploitant non indexée sur les recettes commerciales issues du trafic de voyageurs mais liée à la performance d'exploitation – le contrat conclu serait un contrat « brut » et le risque commercial incomberait aux Autorités Organisatrices de Transport), le recours au marché public est exclu.

2-2.2 La concession de service public / la délégation de service public

Le régime juridique des concessions de services publics de transports ferroviaires est fixé, d'une part, par les articles L. 2121-17-1 et L. 2121-17-2 du Code des transports qui renvoient aux dispositions du Code de la commande publique relatives aux concessions et du Code général des collectivités

territoriales relatives aux délégations de service public et, d'autre part, par le Règlement OSP. La procédure applicable reste la procédure applicable aux concessions « classiques ».

La concession est le contrat par lequel une personne publique charge une autre personne de l'exécution de travaux ou de la gestion d'un service moyennant une rémunération déterminée par les résultats financiers de l'exploitation. La gestion du service peut consister à concéder la gestion d'un service public.

La délégation de service public est une forme de concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales.

L'exigence d'une rémunération substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service ne signifie pas que cette part substantielle doit représenter la part majoritaire de la rémunération du concessionnaire. Il reste possible au concédant d'octroyer des compensations au concessionnaire.

L'article 4 du Règlement OSP prévoit, à cet égard, que les contrats de services publics doivent établir de façon objective et transparente (i) les paramètres sur la base desquels la compensation, s'il y a lieu, doit être calculée et (ii) la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés afin d'éviter toute surcompensation.

La concession suppose de confier au concessionnaire tout ou partie des missions suivantes : la conception, la réalisation et le financement de l'ouvrage, l'exploitation du service, la gestion commerciale et technique du service, les relations avec les usagers, la tenue d'une comptabilité propre et autonome de la comptabilité de la société dédiée, la production de toute information justifiée par les prérogatives de contrôle de collectivité publique, l'entretien des ouvrages et renouvellement desdits ouvrages dans une certaine mesure sans qu'il ne leur soient confiés la réalisation des travaux neufs.

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. 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.

Ce principe implique une autonomie du concessionnaire par rapport au concédant. Il agit pour son propre compte même si le concédant dispose d'un droit de contrôle sur le service et d'un pouvoir de modification sur ses conditions d'organisation et de fonctionnement.

Dans le cadre d'une concession, le délégataire doit prendre en charge la réalisation des investissements nécessaires au service qu'il s'agisse des frais de premier établissement ou des investissements à réaliser en cours d'exécution du contrat. La maîtrise d'ouvrage des travaux est assurée par le concessionnaire.

Pendant toute la durée de la concession, le concessionnaire assume la direction du service, choisit, rémunère et surveille lui-même le personnel du service, entretien et renouvelle les installations et le matériel nécessaires à l'exploitation. Selon le montage financier retenu, la Région peut supporter en partie un risque sur les recettes.

Concernant le régime des biens, les ouvrages réalisés par le concessionnaire peuvent constituer soit des biens de retour, soit des biens de reprise ou des biens propres. Les biens de retour sont ceux considérés comme indispensables au service et, même s'ils ont été réalisés ou acquis par le concessionnaire, ils sont considérés comme appartenant *ab initio* au concédant et comme relevant de son domaine public.

Toutefois, l'article L. 2121-17 2° du Code des transports prévoit que par dérogations aux dispositions du Code de la commande publique relatives au régime des biens, les biens apportés par l'attributaire pour l'exécution d'un contrat de service public et concourant, dès l'origine, concomitamment et substantiellement à l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public n'entrent pas dans la propriété de l'autorité organisatrice pendant la durée du contrat ou à son terme. Cette dérogation ne s'applique pas aux biens immobiliers construits sur des terrains appartenant à ladite autorité organisatrice.

Conformément à l'article 4 du Règlement OSP, la durée des contrats de services publics est limitée et ne dépasse pas 15 ans pour les services de transports ferroviaires. Toutefois, et compte tenu des conditions d'amortissement des actifs, la durée du contrat de service public peut être allongée de 50 % au maximum si l'opérateur de service public fournit des actifs à la fois significatifs au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture du service de transport.

En cas de résiliation du contrat avant son terme, le concédant est tenu de verser une indemnisation au concessionnaire, calculée en fonction de l'importance des capitaux investis et des investissements éventuellement non encore amortis (valeur nette comptable résiduelle).

Un cahier des charges fixe les différentes obligations de service public imposées au concessionnaire et la concession doit préciser les tarifs à la charge des usagers ainsi que l'incidence des paramètres ou indices qui déterminent leur évolution. L'article 4 du Règlement OSP prévoit le contenu obligatoire des contrats de service public.

Le concessionnaire est tenu de produire chaque année à la collectivité délégante un rapport comportant, notamment, les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la concession et une analyse de la qualité du service. En outre et conformément aux dispositions de l'article L. 1411-3 du CGCT, ce rapport doit être assorti d'une annexe permettant à la collectivité d'apprécier les conditions d'exécution du service.

	Avantages	Inconvénients
Marché public	<ul style="list-style-type: none"> - Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique ; - Recours à la négociation et/ou au dialogue compétitif possible. 	<ul style="list-style-type: none"> - Absence de risque d'exploitation pour le titulaire : incite peu à la qualité du service (les mécanismes incitatifs prévus dans le contrat sont nécessairement limités afin d'éviter tout risque de requalification) ; - Maîtrise d'ouvrage et portage financier des investissements supportés par la Région ; - Contrôle indirect de la Région sur la gestion et l'exploitation du service ;

	Avantages	Inconvénients
		- Rémunération du titulaire supportée par la Région.
Concession	<ul style="list-style-type: none"> - Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique ; - Une partie du risque d'exploitation porté par le titulaire : incitation à la qualité du service ; - Attractivité du projet pour les opérateurs ; - Recours à la négociation et ou au dialogue compétitif possible ; - Capacité d'ingénierie et de recherche pouvant être mobilisée pour une solution nouvelle, adaptation du service rapide. 	<ul style="list-style-type: none"> - Montage contractuel complexe (encadrement des risques transférés, seuils de révision des conditions financières) ; - Contrôle indirect de la Région sur la gestion et l'exploitation du service.

2-3 L'obligation de recourir à la concession

Comme indiqué *supra*, les articles L. 2121-17-1 et L. 2121-17-2 du Code des transports précisent que sont applicables à la passation et à l'exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs une part importante des dispositions de droit commun applicables aux contrats de concession et aux délégations de service public.

Toutefois, la Région concevra le contrat de concession en se basant étroitement sur le contenu d'un contrat brut / marché public pour les raisons suivantes :

- Contrairement au transport par autocar, le transport ferroviaire régional se caractérise par des conditions cadres très fixes (capacité limitée de l'infrastructure, disponibilité des sillons, contraintes des correspondances, localisation des gares) et des coûts d'investissement très conséquents (matériel roulant et points d'arrêt). Par conséquent, les entreprises ferroviaires peuvent difficilement financer l'amélioration des services dans ce secteur en augmentant les recettes tarifaires. Même en cas d'attribution d'une concession, les autorités de transport public devraient donc supporter directement ou indirectement la majorité des coûts d'investissement.

- Pour des raisons stratégiques et pour profiter d'économies d'échelle, la Région confiera la distribution des billets et l'information des voyageurs sur l'ensemble du territoire de la Région à un prestataire distinct. Étant donné que les entreprises ferroviaires à sélectionner ne peuvent donc pas concevoir elles-mêmes ni le tarif, ni leurs relations avec les usagers, le transfert de la responsabilité des recettes à leur profit ne serait pas approprié.

- Sur la base de leur expérience, les partenaires allemands se sont clairement prononcés en faveur de l'attribution de contrats bruts. Théoriquement, la Région pourrait s'en écarter malgré la raison de poids susmentionnée et attribuer un contrat "net" pour sa zone de compétence ; toutefois, cela entraînerait un effort plus important et donc des coûts d'exploitation plus élevés pour les entreprises.

Le ou les concessionnaires seront choisis à l'issue d'une procédure de publicité et de mise en concurrence.

3. Présentation du cadre législatif et réglementaire relatif à la procédure de passation des contrats de service public de transport de voyageurs

Les articles L. 2121-17-1 et L. 2121-17-2 du Code des transports issus de l'Ordonnance du 12 décembre 2018 définissent les conditions dans lesquelles sont passés les contrats de service public de transport ferroviaire et renvoient aux dispositions du Code de la commande publique et du Code général des collectivités territoriales relatives à la passation et à l'exécution des contrats de concession.

Ce dispositif a été complété par le Décret du 24 octobre 2019.

Ces dispositions sont applicables aux contrats de service public ferroviaire de transport de voyageurs dont le lancement de la mise en concurrence intervient après le 1^{er} avril 2019.

Sont applicables aux contrats de service public de transport de voyageurs toutes les dispositions du Code de la commande publique relatives (i) à la préparation du contrat de concession, (ii) à la procédure de passation du contrat de concession et (iii) à l'exécution du contrat de concession sauf exceptions expressément visées par l'article L. 2121-17-1 du Code des transports et par le Décret du 24 octobre 2019.

Aux termes de ces dispositions sont applicables :

- Les dispositions relatives au dialogue compétitif ;
- Les dispositions du Code général des collectivités territoriales relatives aux délégations de service public sauf exceptions expressément visées par le Code des transports et par le Décret du 24 octobre 2019.

Conformément aux textes susvisés, la procédure de passation à la concession de service public peut se dérouler selon trois modalités :

- La procédure de concession « classique » avec négociations (en un ou plusieurs tours) ;
- La procédure de dialogue compétitif ;
- La procédure de pré-dialogue compétitif (permettant à la Région de définir ou de développer avec les candidats admis à participer les solutions de nature à répondre à ses besoins et sur la base desquelles les candidats sont invités à remettre une offre) cumulée avec une procédure de DSP « classique » avec phase de négociations.

Une procédure de concession « classique » avec négociations a été retenue par la Région dès lors que le contrat ne prévoit pas d'infrastructures.

Le déroulement prévisionnel de la procédure de passation sera le suivant :

- Un avis de pré information a été envoyé à la publication le 17 novembre 2020 et publié au Journal Officiel de l'Union Européenne le 20 novembre 2020 :
 - o En version française : sous la référence 2020/S 227-560262,
 - o En version allemande : sous la référence 2020/S 227-560261.

- Un avis rectificatif (pour rectifier une erreur matérielle relative au Code NUTS), concernant uniquement la version française a été envoyé à la publication le 26 novembre 2020 et publié au Journal Officiel de l'Union Européenne le 1^{er} décembre 2020 sous la référence 2020/S 234-578855.
- A la suite de l'avis rendu par la Commission Consultative des Services Publics Locaux, le Conseil régional se prononcera sur le principe du recours à la concession de service public pour les Lot 1 et 2.
- A la suite de cette délibération, un avis de concession sera envoyé pour publication au BOAMP, au JOUE et dans une ou plusieurs revues spécialisées.
- La procédure mise en place sera une procédure « restreinte », en distinguant la phase candidatures de la phase offres :
 - o Les candidatures feront l'objet d'une analyse par la Commission de Délégation de Services Publics ;
 - o Le dossier de consultation des entreprises sera communiqué aux seuls candidats admis à présenter une offre. Ce dossier contiendra notamment un projet de contrat de service public d'exploitation, le programme de consultation reprenant le descriptif technique des attentes des Autorités Organisatrices, notamment en matière d'exploitation, ainsi qu'un ensemble de documents financiers prévisionnels à compléter par les candidats ;
 - o La Commission de Délégation de Services Publics émettra un avis sur les offres.
- Les Coordonnateurs organisent une phase de négociations avec les soumissionnaires dont les modalités précises restent à définir ;
- A l'issue des négociations, les candidats seront invités à remettre une offre finale. Le formalisme qui sera imposé aux candidats dans la remise des offres permettra une comparaison précise des offres des candidats afin de retenir l'offre présentant le meilleur avantage économique global pour les Autorités Organisatrices selon des critères qui seront définis dans le dossier de consultation des entreprises ;
- L'analyse de ces offres sera effectuée au regard des critères de jugement des offres et sera retranscrite dans un projet de résolution mis au point par les Coordonnateurs. La Commission de Délégation de Services Publics émettra un avis sur les offres finales ;
- Une phase de mise au point du ou des contrats sera engagée avec le(s) titulaires(s) pressenti(s) à l'issue de l'analyse des offres finales ;
- Les Autorités Organisatrices attribueront, à l'unanimité, le ou les contrats de concession conformément aux règles qui leur sont applicable. L'assemblée délibérante du Conseil Régional se prononcera sur le choix du ou des titulaires et autorisera le Président à signer la ou les conventions et à rendre tous les actes nécessaires à son (leur) entrée en vigueur.

➔ **Le planning de mise en concurrence doit :**

- **Être réaliste pour donner leur chance aux entrants, avec comme objectif de :**
 - **Permettre une appréhension complète des opérateurs économiques compte tenu du périmètre transfrontalier des lots ;**
 - **Bien sécuriser les données d'entrée de l'appel d'offres, dans le contexte particulièrement complexe et innovant d'une exploitation transfrontalière ;**
 - **Donner assez de temps aux phases d'offres, de négociation, de préparation.**
- **Permettre de prendre en compte les étapes nécessaires afin de permettre aux candidats d'élaborer leurs offres (fournitures de données par SNCF Voyageurs, par SNCF Réseau et Gares & Connexions).**
- **Respecter la date butoir de mise en service des lignes transfrontalières.**

4. Présentation des caractéristiques des contrats de concession envisagés

4-1 Les lignes concernées

A l'issue de l'étude ayant pour objet de délimiter les périmètres géographiques d'exploitation pouvant faire l'objet d'une ouverture à la concurrence, les deux lots suivants ont été identifiés :

4-1.1 Le lot 1 (« Strasbourg » - « Est »)

Le service du Lot 1 (« Strasbourg » - « Est ») correspond aux lignes suivantes :

- Ligne Neustadt - Wissembourg - Strasbourg (113 km), cadencement à l'heure
- Ligne Strasbourg - Lauterbourg - Wörth - Karlsruhe (69 km), cadencement à l'heure
- Ligne Strasbourg - Offenbourg (28 km), cadencement toutes les demi-heures
- Ligne Müllheim - Mulhouse (22 km), cadencement à l'heure en heures de pointe, cadencement aux deux heures en heures creuses.

Le volume d'exploitation annuelle du Lot 1 est d'environ 3,5 millions de train-km.

4-1.2 Le lot 2 (« Metz » - « Ouest »)

Le service du Lot 2 (« Metz » - « Ouest ») correspond aux lignes suivantes :

- Ligne Trier - Metz (100 km), cadencement aux 2 heures
- Ligne Strasbourg - Saarbrücken (115 km), cadencement aux deux heures (une option de cadencement à l'heure est envisagée)
- Ligne Saarbrücken - Metz (79 km), cadencement à l'heure
En variante : Strasbourg - Saarbrücken - Metz (194 km), cadencement à l'heure

Le volume d'exploitation annuelle du Lot 2 est d'environ 2,9 millions de trains-kilomètres.

4-2 L'objet du service délégué

Le ou les titulaires assureront l'exploitation des Lignes Transfrontalières.

Outre la performance liée à l'exploitation des lignes ferroviaires susmentionnées, le(s) titulaire assumeront également ;

- **la performance (liée à la sécurité, fiabilité, qualité et disponibilité) et la maintenance courante du matériel roulant mis à sa disposition par la Région Grand Est** et qui est actuellement en production chez Alstom. Le matériel roulant sera constitué d'une flotte de 30 matériels transfrontaliers France-Allemagne neufs de la série Coradia Polyvalent d'Alstom, qui sont adaptés et homologués pour les circulations transfrontalières entre la France et l'Allemagne. En outre, de manière prévisionnelle, trois matériels d'occasion domestiques français de la série Coradia Polyvalent d'Alstom, qui ne sont homologués que pour la circulation en France, doivent être utilisés afin que la circulation en double traction puisse être assurée par couplage avec le matériel roulant transfrontalier à partir de certaines gares. Dans le cas où tous les matériels ne seraient pas disponibles au début de l'exploitation, il pourrait être possible de mettre à disposition à titre temporaire une partie du matériel roulant actuellement disponible et autorisé au trafic transfrontalier ;
- **la vente et la distribution des titres, l'information des voyageurs et les relations clients en Allemagne.** En France, ces missions seront assurées par l'intégrateur des services désigné par la Région Grand Est.

La politique tarifaire est définie par les Autorités Organisatrices.

L'exploitant sera obligatoirement une entreprise ferroviaire titulaire, au plus tard, au début de l'exploitation de la licence d'entreprise ferroviaire et des autorisations et certificats de sécurité nécessaires pour les réseaux allemand et français.

Les matériels roulants mis à disposition de l'exploitant seront munis des Autorisations de mise en service nécessaires respectivement pour la circulation sur le réseau français et le réseau allemand.

Les Autorités Organisatrices se réservent le droit d'accorder à l'exploitant une compensation en contrepartie de l'exploitation du service en lien avec des objectifs de performance et de qualité de service.

4-3 Les missions et obligations du délégataire

Les missions du futur concessionnaire seront les suivantes :

- Assurer en sécurité, en performance, et en qualité, l'exploitation ferroviaire des Lignes Transfrontalières ;
- Assurer en sécurité, en performance et en qualité, la maintenance courante des matériels roulants qui lui seront affectées, des équipements et installations de maintenance qui seront mises à disposition ;
- Assurer la qualité du service de transport : la qualité de service sera un paramètre majeur de la rémunération du transporteur par la contribution de la Région. Les engagements seront un des paramètres de jugement des offres. La qualité de service recouvre l'ensemble

des éléments du service, dont notamment la régularité, la propreté, la relation client, la lutte anti-fraude ;

- Assurer la vente et la distribution des titres, l'information des voyageurs et les relations clients en Allemagne, concourir à ces missions exercées en France par l'intégrateur régional des services en appliquant des dispositions de coopération avec cet intégrateur, dispositions qui seront décrites dans un contrat d'interfaces.

4-4 Les missions assurées par les Autorités Organisatrices

Les Autorités Organisatrices mettront à disposition de l'opérateur :

- Le matériel roulant ;
- Des installations de maintenance.

En France, les missions de distribution des titres de transport et de collecte des recettes correspondantes, d'information des voyageurs et de relations clients seront assurées par un opérateur désigné par la Région Grand Est et assurant ces missions sur l'ensemble du réseau ferroviaire de la Région Grand Est. La Région mettra en place dans ce cadre les dispositions d'interface entre l'exploitant de services ferroviaires transfrontaliers et l'intégrateur des services.

4-5 La durée des conventions de concession et début d'exploitation

L'article 4 du Règlement OSP prévoit que la durée des contrats de services publics est limitée et ne dépasse pas 15 ans pour les services de transports ferroviaires.

La durée du contrat de service public pour la fourniture de services de transport ferroviaire sur les liaisons ferroviaires transfrontalières France-Allemagne est de **15 ans**. Cette durée est justifiée notamment par l'importance des investissements en formation des personnels aux spécificités d'une exploitation transfrontalière, laquelle implique la prise en compte de deux environnements opérationnels et réglementaires, la mise en place d'une organisation industrielle et humaine binationale, la formation des personnels aux réglementations afférentes, à la pratique de la langue du pays voisin. Il s'achèvera en décembre 2039.

Le début de l'exploitation est prévu pour le service annuel 2025, démarrant le 8 décembre 2024. Toutefois, concernant les liaisons entre Strasbourg et Sarrebruck, Neustadt et Wörth-Karlsruhe, les infrastructures du côté français nécessitent des travaux extrêmement importants de régénération qui ne seront pas encore terminés à cette date. En conséquence, le début d'exploitation de ces liaisons pourra être échelonné en fonction des dates auxquelles les infrastructures rénovées seront disponibles.

4-6 Economie générale de la concession

L'économie de la concession est estimée à partir :

- Des études d'exploitation, de la conception du plan de transport et des roulements de matériels et personnels correspondants, de la valorisation des unités d'œuvre de production sur la base de valeurs unitaires cohérentes avec les comptes d'exploitation réels des lignes existantes en France et en Allemagne en ce qui concerne les charges et d'exploitation.

- Pour le Lot 1 :
 - Exploitation : les charges d'exploitation **sont estimées de manière prévisionnelle pour le programme d'exploitation cible** à 34,5 M€/an, dont 19,8 M€/an sur le territoire français, sur la base de la modélisation de la valeur estimée du marché
- Pour le Lot 2 :
 - Exploitation : charges d'exploitation **sont estimées de manière prévisionnelle pour le programme d'exploitation cible** à 23,1 M€/an, dont 19 M€/an sur le territoire français, sur la base de la modélisation de la valeur estimée du marché

Le modèle de rémunération des exploitants sur les deux lots dépend :

- De la conformité de la production assurée au plan de transport défini par les Autorités Organisatrices
- De la qualité du service assuré, mesurée par des critères détaillés (dont régularité, propreté des matériels, entretien du matériel en conformité au plan de maintenance et ce en particulier en ce qui concerne la sécurité ferroviaire, comportement du personnel en interaction avec les voyageurs)
- De la bonne application par l'exploitant des dispositions d'interface avec l'intégrateur des services en Grand Est.

Etant entendu que :

- Les Autorités Organisatrices sont responsables quant à elles de la définition du plan de transport et de toute évolution, de la fixation des tarifs, et que la Région Grand Est est responsable des services aux voyageurs qu'elle fait assurer par l'intégrateur régional des services, de la mise à disposition d'ateliers de maintenance et du matériel roulant.
- Les recettes issues de la vente des titres du service pour la part collectée par l'exploitant en Allemagne ne permettent pas de couvrir le montant des dépenses d'investissement et les charges d'exploitation prévues. Le délégataire devra ainsi percevoir une compensation qui s'analyse comme constituant la rémunération pour les missions d'exploitant ferroviaire effectuées pour le compte de la Région et des Autorités Organisatrices allemandes partenaires :
 - Cette contribution correspond aux charges d'investissement et de gestion du service sur la durée du contrat ;
 - Elle est assortie d'un système de pénalités en cas de non-atteinte des objectifs contractuels relatifs à la performance et à la qualité du service ;
 - Elle est indexée au moyen d'une formule d'indexation.

4-7 Les moyens humains affectés aux contrats de concession

Concernant l'exploitation du service, la loi française pour un nouveau pacte ferroviaire et ses décrets d'application (décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 et décret n° 2019-696 du 2 juillet 2019) prévoient les modalités de transferts des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public entre SNCF Voyageurs et le nouvel exploitant.

En France, le cadre social des transferts de personnel se décompose en plusieurs étapes :

- Une période de neuf mois, consécutive à la publication de l'avis de pré information au cours de laquelle SNCF Voyageurs et la Région doivent, d'un commun accord, fixer le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur après le transfert de l'exploitation ; le nombre de personnels qui seront transférés au titulaire du contrat a fait l'objet d'un accord entre SNCF Voyageurs et la Région. Ces travaux ont été menés entre la Région et SNCF Voyageurs, qui se sont mis d'accord sur la méthode et les calculs. Ces données seront communiquées dans le dossier de consultation.
- SNCF Voyageurs (le cédant) informe individuellement le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard douze mois avant la date prévue pour le changement effectif d'attributaire et lui indique également les conditions de transfert de son contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié.

En application des dispositions prévues par l'article 7-II du décret n° 2019-696 du 2 juillet 2019, le concessionnaire réalisera une action d'insertion qui permette l'accès ou le retour à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières. Les modalités de mise en œuvre de la clause sociale d'insertion seront précisées dans les pièces de consultation qui seront adressées aux candidats admis à présenter une offre.

En Allemagne, le cadre social des transferts de personnel obéit aux règles suivantes :

- Les fonctionnaires et les employés qui prennent leur retraite légale ou leur préretraite 6 mois après le début des opérations ne doivent pas se voir proposer une offre de reprise ;
- La demande de reprise des salariés est limitée aux salariés qui sont directement nécessaires à la fourniture du service de transport transféré et qui étaient employés par l'opérateur précédent pour la fourniture de ce service de transport à la date de référence de la publication de l'avis de contrat ;
- Les employés repris bénéficient des mêmes garanties octroyées par l'ancien exploitant (niveau de salaire, paiements spéciaux, avantages liés à la formation de capital, régime de primes, régime de retraite d'entreprise) ;
- Les conditions d'emploi applicables au futur exploitant comprennent, outre les conventions collectives applicables aux relations de travail, tous les accords d'entreprise en vigueur au moment de la publication de l'avis de marché ;
- Il n'y a aucune obligation pour le salarié d'accepter le transfert et de changer d'employeur.

Un aperçu anonyme des employés concernés par le transfert en Allemagne, ainsi qu'un tableau des équivalents temps plein à transférer par catégorie d'emploi en France sera joint aux documents de la consultation, qui comprendra les paramètres essentiels tels que le domaine d'activité, la date de naissance, l'ancienneté, le groupe, le grade de rémunération.

Les conventions collectives applicables seront également mises à disposition des candidats.

Dans son offre, les soumissionnaires devront indiquer le nombre d'employés dans les domaines d'activité susmentionnés requis pour l'exploitation du service. Si le nombre d'employés désireux de bénéficier du transfert est supérieur à ce chiffre, une procédure de sélection non discriminatoire est mise en œuvre.

4-8 Les conditions d'exploitation des concessions

D'une part, les contrats de concession devront prévoir, conformément à l'article 4 du Règlement OSP et aux dispositions du Code de la commande publique applicables :

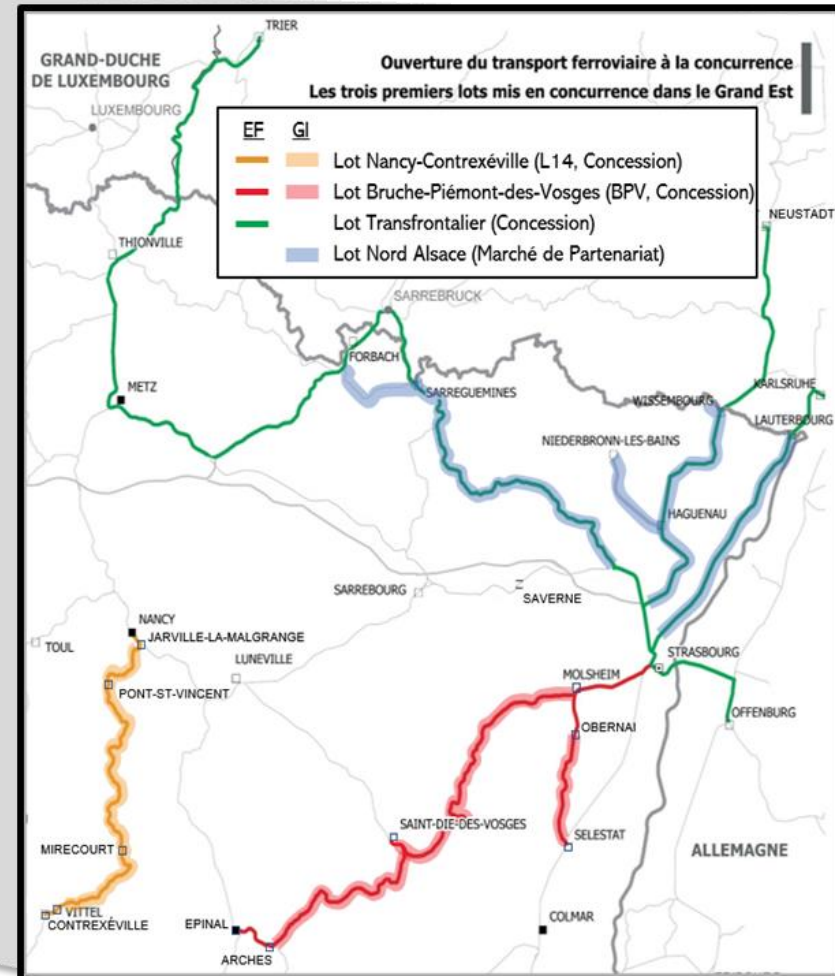
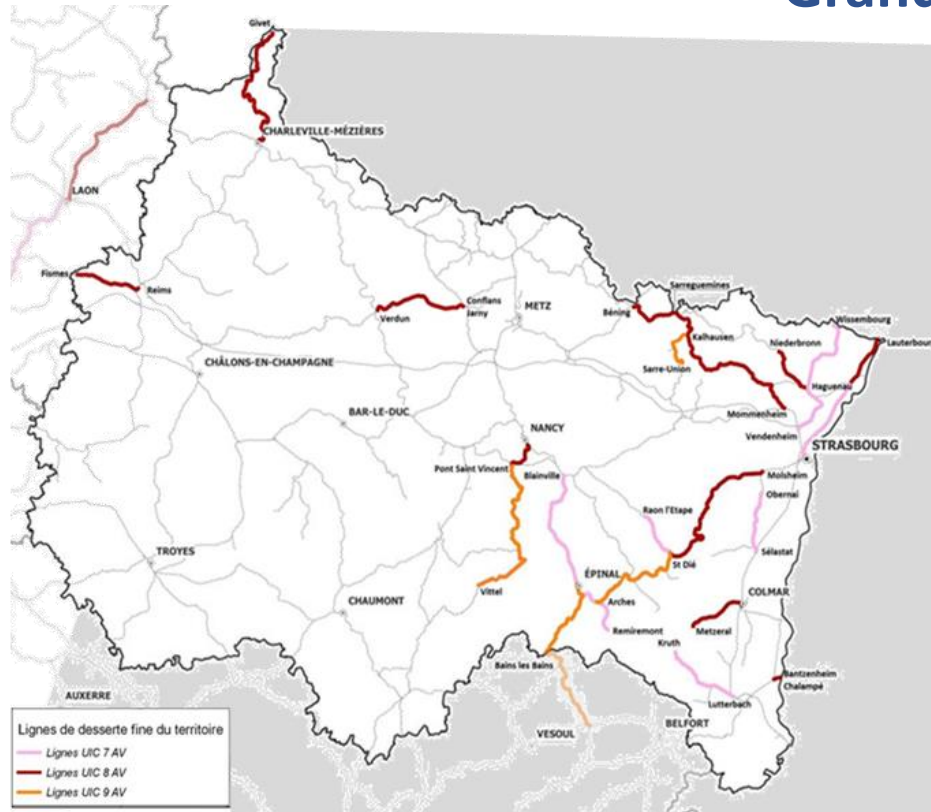
- Les obligations de service public mises à la charge des concessionnaires ;
- Les missions des concessionnaires et des autorités concédantes ;
- La fin des contrats de concession (à échéance ou anticipée) ;
- Les sanctions envisageables ;
- Les modalités de contrôle de la Région et des Autorités Organisatrices allemandes partenaires sur l'exécution du service ;
- Les modalités de révisions des contrats ;
- Le régime des biens affectés à l'exécution du service (biens de retour, de reprise, propres);
- De façon objective et transparente les paramètres sur la base desquels la compensation doit être calculée et la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés de manière à éviter toute surcompensation ;
- Les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport en Allemagne ; les modalités d'interface avec l'intégrateur régional des services en Grand Est
- La durée des contrats de service public ;
- Les obligations en matière de droit social et de responsabilité sociétale d'entreprise.

D'autre part, les titulaires des contrats de concession devront être titulaires de l'ensemble des habilitations/autorisations nécessaires à l'exécution du contrat et requis par les règles applicables aux entreprises ferroviaires et aux entités en charge de la maintenance des matériels roulants.

L'ouverture à la concurrence des trains régionaux

Lot transfrontalier des lignes France-Allemagne

Rappel de la stratégie d'ouverture à la concurrence ferroviaire en Grand Est



Le troisième lot ouvert à la concurrence ferroviaire

7 lignes transfrontalières France-Allemagne divisées en deux lots distincts :

Le lot 1 (« Est » - « Strasbourg ») :

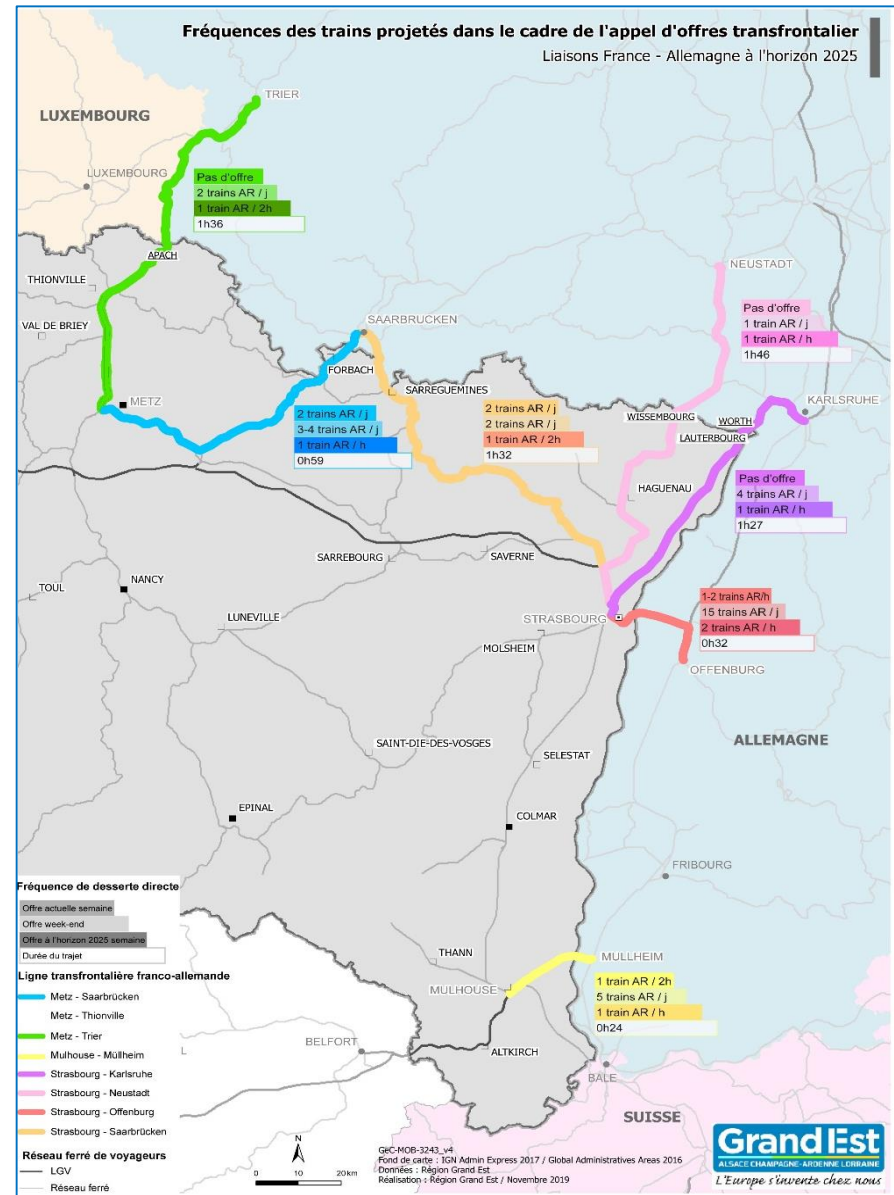
- Neustadt - Wissembourg - Strasbourg (113 km)
- Strasbourg - Lauterbourg - Wörth - Karlsruhe (69 km)
- Strasbourg - Offenbourg (28 km)
- Müllheim- Mulhouse (22 km)

Le lot 2 (« Ouest » - « Metz ») :

- Trier - Metz (100 km)
- Strasbourg – Saarbrücken (115 km)
- Saarbrücken - Metz (79 km)

Délibération 19SP-489 du 28/03/2019

Projet commun avec les Länder allemands de la Sarre et du Bade-Wurtemberg + les groupements Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (ZSPNV) Rhénanie-Palatinat Süd et Nord



Données chiffrées sur les lignes concernées

	Lot 1 (« Est » - « Strasbourg »)	Lot 2 (« Ouest » - « Metz »)
Périmètre d'exploitation ferroviaire	<p>Ligne Neustadt - Wissembourg - Strasbourg :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 113 km • cadencement à l'heure • 17 A/R par jour en semaine <p>Ligne Strasbourg - Lauterbourg - Wörth - Karlsruhe :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 69 km • cadencement à l'heure • 17 A/R par jour en semaine <p>Ligne Strasbourg - Offenbourg :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 28 km • cadencement à la ½ heure • 34 A/R par jour en semaine <p>Ligne Müllheim - Mulhouse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 22 km • cadencement à l'heure en pointe et aux 2 heures aux heures creuses • 13 A/R par jour en semaine 	<p>Ligne Trier - Metz :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100 km • cadencement aux 2 heures • 8 A/R par jour en semaine <p>Ligne Strasbourg - Saarbrücken :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 115 km • cadencement aux 2 heures • 8 A/R par jour en semaine <p>Ligne Saarbrücken - Metz :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 79 km • cadencement à l'heure • 18 A/R par jour en semaine <p>En variante : Strasbourg - Saarbrücken - Metz :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 194 km • cadencement à l'heure • 18 A/R par jour en semaine
Volume d'exploitation /an (trains.km)	3,483 millions de trains.km	2,97 millions de trains.km

La stratégie de mise en concurrence du lot transfrontalier

Historiquement :

- La **loi française n° 2018-515 du 27 juin 2018** pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit l'ouverture à la concurrence progressive des services de transport ferroviaire de voyageurs
- Un accord de coopération et de financement a été conclu entre les AO françaises et allemandes le **10 octobre 2019 et un avenant n°1** (*20CP-611 Séance du 9 avril 2020*)
- Suivi d'un évènement majeur : l'acquisition par la Région Grand Est de 30 trains transfrontaliers Coradia Polyvalent pour un montant de 376 339 167 € (*19CP-1427 Séance du 5 juillet 2019*)

Les enjeux :

- Développer le service, dans un cadre économique maîtrisé
- Constituer l'armature franco-allemande d'un véritable Réseau Express Métropolitain Européen

Passation d'un contrat pour l'exploitation des lignes transfrontalières

Le choix du mode de gestion

- **La gestion internalisée – régie**



Ecartée

Mode de gestion par lequel la personne publique prend directement en charge l'organisation et le fonctionnement du service public, ainsi que le financement des prestations.



Régie (autonome ou personnalisée)	
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> – Implication forte de la Région dans la gestion et l'exploitation du service – Contrôle direct de la Région sur la gestion et l'exploitation du service – Pas de procédure de passation – Permet de bénéficier d'une grande latitude en matière d'évolution du service 	<ul style="list-style-type: none"> – Nécessite des moyens techniques et humains importants au sein de la Région – Absence de participation des opérateurs économiques – Reprise du personnel par la Région – Mobilisation forte de la Région pour structurer le service dans un calendrier contraint

Le choix du mode de gestion

- **La gestion externalisée – Marché public ou Concession**
 - **Marché public et marché de partenariat** = contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au Code de la commande publique avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix ou équivalent. La personne publique mobilise un partenaire, qu'elle rémunère directement
 - **Concession de service public** = contrat par lequel une personne publique charge une autre personne de l'exécution de travaux ou prestations et de la gestion d'un service moyennant une rémunération déterminée par les résultats financiers de l'exploitation

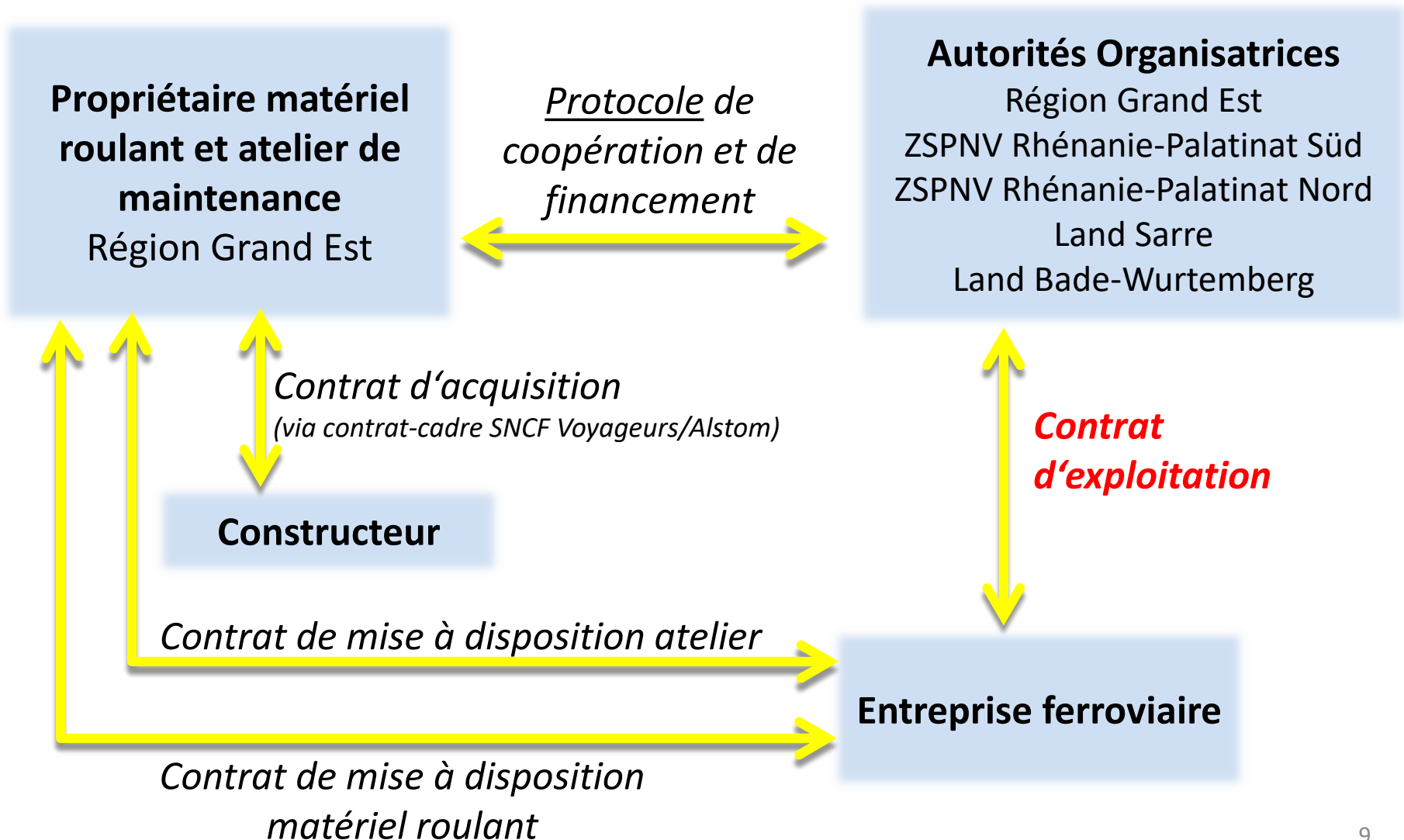
Le choix du mode de gestion

- **La gestion externalisée – Marché public/Concession**

	Avantages	Inconvénients
<p>Marché public</p>  <p>Ecarté</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique • Recours à la négociation et/ou au dialogue compétitif possible 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de risque d'exploitation pour le titulaire : incite peu à l'amélioration de la qualité du service • Maîtrise d'ouvrage et portage financier des investissements supportés par la Région • Contrôle indirect de la Région sur la gestion et l'exploitation du service • Rémunération du titulaire supportée par la Région
<p>Concession</p>  <p>Retenue</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique • Une partie du risque d'exploitation porté par le titulaire : incitation à l'amélioration de la qualité du service • Attractivité du projet pour les opérateurs ; • Recours à la négociation et ou au dialogue compétitif possible • Capacité d'ingénierie et de recherche pouvant être mobilisée pour une solution nouvelle, adaptation du service rapide 	<ul style="list-style-type: none"> • Montage contractuel complexe (encadrement des risques transférés, seuils de révision des conditions financières) • Contrôle indirect de la Région sur la gestion et l'exploitation du service

⇒ **Obligation juridique de recourir à la concession**

Structure schématique du conventionnement (pour chaque lot)



Missions assurées par les Autorités Organisatrices dont la Région Grand Est

- Mise à disposition du **matériel roulant**
- Mise à disposition des **installations de maintenance**
- Mise à disposition de la **distribution des titres de transports et de collecte des recettes correspondantes, d'information des voyageurs et de relations clients** à travers un opérateur, agissant comme distributeur intégrateur, désigné par la Région Grand Est et assurant ces missions sur l'ensemble du réseau ferroviaire de la Région Grand Est.

Dans un premier temps, cette mission sera assurée par SNCF Voyageurs

Missions confiées aux futurs concessionnaires

- Assurer en sécurité, en performance et en qualité, **l'exploitation ferroviaire** des Lignes Transfrontalières
- Assurer en sécurité, en performance et en qualité, **la maintenance courante des matériels roulants, des équipements et installations de maintenance** qui seront mises à disposition
- Assurer la **qualité du service de transport** :
 - La Régularité, la propreté, la relation client, la lutte anti-fraude
 - La qualité de service sera un paramètre majeur de la rémunération du transporteur par la contribution de la Région
 - Les engagements seront un des paramètres de jugement des offres
- Assurer la **vente et la distribution des titres, l'information des voyageurs et les relations clients en Allemagne**, concourir à ces missions exercées en France par l'intégrateur régional des services en appliquant des dispositions de coopération avec cet intégrateur

Pour une durée de : 15 ans au regard des conditions d'amortissement

Choix des modalités de la procédure et étapes clés

- **La procédure de concession « classique » avec négociations** (en un ou plusieurs tours) a été retenue

Etapes clés :

- Etablir et finaliser l'ensemble des documents juridiques de procédure et des contrats (grilles horaires, régularité, lutte anti fraude, relation client...)
- Disposer de l'ensemble des données nécessaires à l'élaboration des cahiers des charges : de SNCF Voyageurs l'ensemble des données sur le matériel, le personnel, l'exploitation
- Équipement et mise à disposition du matériel roulant
- Localisation et caractéristiques des installations de maintenance
- Création d'une tarification transfrontalière
- Déploiement d'une stratégie marketing et communication

Planning prévisionnel de mise en concurrence (lot transfrontalier)

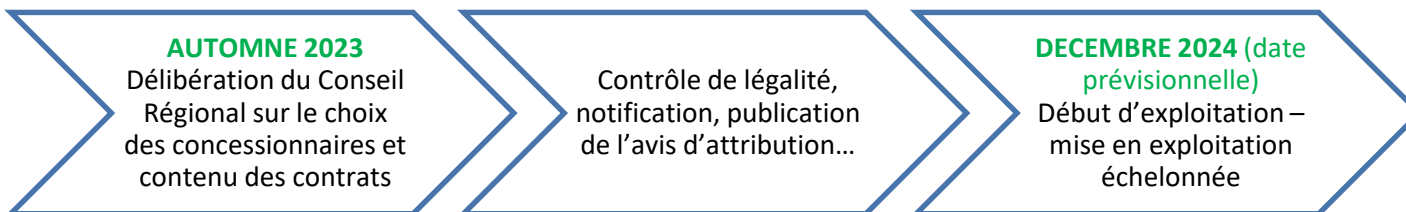
1/ Lancement de la procédure



2/ Phase de candidatures puis d'offres (pour les deux lots)



3/ Phase d'attribution des contrats de concession (pour les deux lots)



Merci de votre attention !

Région **Grand Est**

Siège du Conseil régional • 1 place Adrien Zeller
BP 91006 • F 67070 Strasbourg Cedex
Tél. 03 88 15 68 67 • Fax 03 88 15 68 15

Hôtel de Région • 5 rue de Jéricho
CS 70441 • F 51037 Châlons-en-Champagne Cedex
Tél. 03 26 70 31 31 • Fax 03 26 70 31 61

Hôtel de Région • Place Gabriel Hocquard
CS 81004 • F 57036 Metz Cedex 1
Tél. 03 87 33 60 00 • Fax 03 87 32 89 33

www.grandest.fr

PROCES-VERBAL DES DECISIONS DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS LOCAUX

REUNION DU 4 NOVEMBRE 2021

Les membres de la Commission Consultative des Services Publics Locaux attestent par leur signature, pour chaque dossier qui leur est présenté :

- s'engager, tout au long du processus d'achat, à savoir de la définition des besoins au solde du contrat, à agir dans le seul intérêt de la Région Grand Est et dans le respect des principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures ;
- s'engager à traiter équitablement les opérateurs économiques, qu'ils soient candidats, prestataires ou sous-traitants, sans qu'un intérêt financier ou économique ou professionnel ou que tout autre intérêt personnel (familial, relations amicales), qu'il soit direct ou indirect, n'interfèrent dans leurs décisions professionnelles ;
- déclarer qu'à leur connaissance, il n'existe aucun fait ou élément, passé, actuel ou susceptible d'apparaître dans un avenir prévisible, qui pourrait remettre en question leur indépendance ;
- s'engager à cesser immédiatement de prendre part à la procédure et à toute activité connexe, d'émettre un avis de quelque manière que ce soit sur le dossier visé dans l'hypothèse où, au cours des procédures de passation, d'exécution ou de contrôle du contrat, ils découvriraient l'existence ou l'apparition d'un tel conflit et s'engager à en informer immédiatement par écrit la Direction Juridique et de la Prévention de la Région Grand Est et le référent déontologue de la Région Grand Est ;
- s'engager à assurer la confidentialité de toutes les questions, informations et documents qui leur seront confiés ou dont ils prendraient connaissance dans le cadre des procédures de passation, d'exécution ou de contrôle du contrat.

Les membres de la Commission Consultative des Services Publics Locaux attestent par leur signature avoir participé à cette réunion dans la limite des attributions qui leurs ont été confiées, conformément aux dispositions de l'article L.1413-1 du Code Général des Collectivités Territoriales et aux délibérations du Conseil Régional n°21SP-1405 du 2 juillet 2021 portant désignation des membres de la Commission Consultative des Services Publics Locaux du Conseil Régional Grand Est et 21SP-1321 du 2 juillet 2021 portant désignation des membres de la Commission de Délégation de Services Publics et de Contrats de partenariat du Conseil Régional Grand Est.

Membres de droit

Président de la Commission Consultative des Services Publics Locaux

Représentant de Monsieur Jean ROTTNER
Président du Conseil Régional

Monsieur Thibaud PHILIPPS

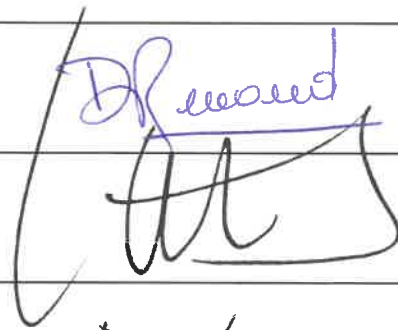


Membres élus titulaires

Monsieur Cédric CHEVALIER

Excusé

Madame Dominique RENAUD



Monsieur Michel ANDREU-SANCHEZ

Monsieur Philippe MORENVILLIER

Excusé

Madame Laure HAAG

Excusée

Membres élus suppléants


Madame Irène WEISS



Monsieur Franck MENONVILLE

Excusé

Monsieur Thierry NICOLAS



Monsieur Grégoire EURY



Monsieur Marcello ROTOLO

Les membres titulaires de la Commission Consultative des Services Publics Locaux, listés ci-dessus, attestent, par leur signature, avoir participé aux débats et à la prise de décision, dont le dispositif est retracé dans le compte-rendu des décisions, pour l'ensemble des points pour lesquels ils ont été invité(e)s.


Monsieur Thierry NICOLAS

Monsieur Grégoire EURY

Monsieur Marcello ROTOLO

Les membres suppléants de la Commission Consultative des Services Publics Locaux participant sans voix délibérative ni voix consultative attestent, par leur signature, avoir assisté aux discussions, sans avoir pris part ni aux débats ni aux prises de décisions :

Madame Irène WEISS : pendant toute la durée de la réunion

Représentants associatifs	
Monsieur Bernard MAUSSION Administrateur de l'Association UFC-QUE CHOISIR de Metz	
Madame Marie-José CAILLER Présidente de l'Union Régionale des Associations Familiales du Grand Est	Participation en visio cf annexe
Monsieur François GIORDANI Président de la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports Grand Est	Participation en visio cf annexe

Les membres associatifs titulaires, listés ci-dessus, attestent, par leur signature, avoir participé aux débats et à la prise de décision, pour l'ensemble des points pour lesquels ils ont été invité(e)s.

PROCES-VERBAL DES DECISIONS DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS LOCAUX
REUNION DU 4 NOVEMBRE 2021

Les membres de la Commission Consultative des Services Publics Locaux attestent, pour chaque dossier qui leur est présenté :

- s'engager, tout au long du processus d'achat, à savoir de la définition des besoins au solde du contrat, à agir dans le seul intérêt de la Région Grand Est et dans le respect des principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures ;
- s'engager à traiter équitablement les opérateurs économiques, qu'ils soient candidats, prestataires ou sous-traitants, sans qu'un intérêt financier ou économique ou professionnel ou que tout autre intérêt personnel (familial, relations amicales), qu'il soit direct ou indirect, n'interfèrent dans leurs décisions professionnelles ;
- déclarer qu'à leur connaissance, il n'existe aucun fait ou élément, passé, actuel ou susceptible d'apparaître dans un avenir prévisible, qui pourrait remettre en question leur indépendance ;
- s'engager à cesser immédiatement de prendre part à la procédure et à toute activité connexe, d'émettre un avis de quelque manière que ce soit sur le dossier visé dans l'hypothèse où, au cours des procédures de passation, d'exécution ou de contrôle du contrat, ils découvriraient l'existence ou l'apparition d'un tel conflit et s'engager à en informer immédiatement par écrit la Direction Juridique et de la Prévention de la Région Grand Est et le référent déontologue de la Région Grand Est ;
- s'engager à assurer la confidentialité de toutes les questions, informations et documents qui leur seront confiés ou dont ils prendraient connaissance dans le cadre des procédures de passation, d'exécution ou de contrôle du contrat.

Les membres de la Commission Consultative des Services Publics Locaux attestent par leur signature avoir participé à cette réunion dans la limite des attributions qui leurs ont été confiées, conformément aux dispositions de l'article L.1413-1 du Code Général des Collectivités Territoriales et aux délibérations du Conseil Régional n°21SP-1405 du 2 juillet 2021 portant désignation des membres de la Commission Consultative des Services Publics Locaux du Conseil Régional Grand Est et 21SP-1321 du 2 juillet 2021 portant désignation des membres de la Commission de Délégation de Services Publics et de Contrats de partenariat du Conseil Régional Grand Est.

Conformément à l'article L1414-2 du Code général des collectivités territoriales, à l'ordonnance n°2014-1329 du 6 novembre 2014 relative aux délibérations à distance des instances administratives à caractère collégial, et au décret n°2014-1627 du 26 décembre 2014 relatif aux modalités d'organisation des délibérations à distance des instances administratives à caractère collégial ; et afin de garantir le caractère non public des séances de la commission consultative des services publics locaux, les membres de la Commission Consultative des Services Publics Locaux

- s'engagent à assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors des séances de commission consultative des services publics locaux organisées à distance,
- s'engagent à ce que aucune personne qui ne serait pas convoquée à la commission consultative des services publics locaux ne puisse assister aux réunions à distance, auxquelles ils participent ou pour lesquelles ils détiennent une convocation, grâce à leurs informations ou matériels de connexion.

Membres associatifs :

Les membres associatifs titulaires, listés ci-dessous, attestent avoir assisté aux discussions, avoir participé aux débats et aux prises de décisions :

François GIORDANI
Marie-José CAILLER

**PROCES-VERBAL DES DECISIONS DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES
PUBLICS LOCAUX**

REUNION DU 4 NOVEMBRE 2021

AFFAIRE	VOTES	REPRESENTANTS ASSOCIATIFS	
		GIORDANI	CAILLER
Ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire : Concessions de service public pour la fourniture de services de transport ferroviaire sur sept liaisons ferroviaires transfrontalières France-Allemagne (en groupement d'autorités concédantes avec les partenaires allemands)	FAVORABLE		X
	ABSTENTION	X	
	CONTRE		
	NE PREND PAS PART AU VOTE		
	SURNOMBRE		

De: François GIORDANI <francois.giordani@gmail.com>
Envoyé: lundi 15 novembre 2021 16:28
À: GASPARD Anne
Cc: josy.cailler2@orange.fr; MENDOWSKI Marianne; POINSIGNON Vincent; TOUSSAINT Cécile; SCHULLER Sophie
Objet: Re: CCSPL 04-11-21 - Tableau des votes à renvoyer

Bonjour,

Je confirme avoir participé à la réunion de la CCSPL du 4 novembre 2021 et m'être abstenu lors du vote intervenu.

Meilleures salutations associatives.

François GIORDANI
FNAUT Grand Est
06 83 14 38 06

De: josy cailler <josy.cailler2@orange.fr>
Envoyé: lundi 15 novembre 2021 17:03
À: GASPARD Anne
Objet: RE: CCSPL 04-11-21 - Tableau des votes à renvoyer
Pièces jointes: CCSPL 041121 VALIDATION PRESENCE VISIO ET VOTE DE MJ
CAILLER - URAF GE.pdf

Bonjour Madame,

Vous trouverez en annexe du présent courriel le scan du PV des décisions prise lors de la CCSPL du 04.11.2021 validé et signé par mes soins.

Cordiales salutations.



MJ CAILLER

Pdte - URAF GE

Portable : 06.86.96.18.78

Courriel : josy.cailler2@orange.fr

RAPPORTEURS DES DOSSIERS

<p>Madame Adeline DIEBOLD Directrice adjointe - Cheffe de service Site de Strasbourg Direction Mobilités Ferrées</p>	
<p>Madame Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL Cheffe de projet appel d'offres transfrontalier Service Organisation de l'offre ferrée Site de Strasbourg Direction Mobilités Ferrées</p>	

Monsieur Thibaud PHILIPPS
Président
1 route de Lyon
67400 ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

Objet : Réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous inviter à présider la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

**Le jeudi 4 novembre 2021 à 13h45
En salle Poincaré (1^{er} étage)**

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Les travaux de la Commission seront précédés d'une formation consacrée à la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires.

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ainsi que lors des prochaines séances des Commissions d'Achats qui seront amenées à se réunir dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Mendowski', written in a cursive style.

Marianne MENDOWSKI

Monsieur Cédric CHEVALIER
Conseiller Régional
Mairie de Saint-Léonard
Grande Rue
51500 SAINT-LEONARD

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

Objet : **Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est**

Monsieur le Conseiller Régional,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

Le jeudi 4 novembre 2021 à 13h45
En salle Poincaré (1^{er} étage)

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Les travaux de la Commission seront précédés d'une formation consacrée à la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ainsi que lors des prochaines séances des Commissions d'Achats qui seront amenées à se réunir dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller Régional, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Mendowski', written in a cursive style.

Marianne MENDOWSKI

Madame Dominique RENAUD
Conseiller Régional
5 avenue du Vieux Château
54500 VANDOEUVRE-LES-NANCY

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est

Madame la Conseillère Régionale,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

Le jeudi 4 novembre 2021 à 13h45
En salle Poincaré (1^{er} étage)

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Les travaux de la Commission seront précédés d'une formation consacrée à la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ainsi que lors des prochaines séances des Commissions d'Achats qui seront amenées à se réunir dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Madame la Conseillère Régionale, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Mendowski', written in a cursive style.

Marianne MENDOWSKI

Monsieur Michel ANDREU SANCHEZ
Conseiller Régional
2 rue Henri Dunant
67150 ERSTEIN

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est

Monsieur le Conseiller Régional,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

Le jeudi 4 novembre 2021 à 13h45
En salle Poincaré (1^{er} étage)

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Les travaux de la Commission seront précédés d'une formation consacrée à la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ainsi que lors des prochaines séances des Commissions d'Achats qui seront amenées à se réunir dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller Régional, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line and a small upward stroke.

Marianne MENDOWSKI

Monsieur Philippe MORENVILLIER
Conseiller Régional
44 chemin de la Poste
54840 VELAINE-EN-HAYE

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est

Monsieur le Conseiller Régional,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

Le jeudi 4 novembre 2021 à 13h45
En salle Poincaré (1^{er} étage)

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Les travaux de la Commission seront précédés d'une formation consacrée à la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ainsi que lors des prochaines séances des Commissions d'Achats qui seront amenées à se réunir dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller Régional, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line and a small upward stroke at the end.

Marianne MENDOWSKI

Madame Laure HAAG
Conseillère Régionale
1 rue des Pierres
67270 DUNTZENHEIM

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est

Madame la Conseillère Régionale,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

**Le jeudi 4 novembre 2021 à 13h45
En salle Poincaré (1^{er} étage)**

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Les travaux de la Commission seront précédés d'une formation consacrée à la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ainsi que lors des prochaines séances des Commissions d'Achats qui seront amenées à se réunir dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Madame la Conseillère Régionale, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line and a small upward stroke.

Marianne MENDOWSKI

Madame Irène WEISS
Conseillère Régionale
19 rue des Bateliers
67000 STRASBOURG

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est

Madame la Conseillère Régionale,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

Le jeudi 4 novembre 2021 à 13h45
En salle Poincaré (1^{er} étage)

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Les travaux de la Commission seront précédés d'une formation consacrée à la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ainsi que lors des prochaines séances des Commissions d'Achats qui seront amenées à se réunir dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Madame la Conseillère Régionale, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line and a small upward stroke.

Marianne MENDOWSKI

Monsieur Franck MENONVILLE
Conseiller Régional
4 route de Lavincourt
55500 STAINVILLE

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est

Monsieur le Conseiller Régional,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

Le jeudi 4 novembre 2021 à 13h45
En salle Poincaré (1^{er} étage)

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Les travaux de la Commission seront précédés d'une formation consacrée à la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ainsi que lors des prochaines séances des Commissions d'Achats qui seront amenées à se réunir dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller Régional, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Mendowski', written in a cursive style.

Marianne MENDOWSKI

Monsieur Thierry NICOLAS
Conseiller Régional
1 rue du Havre
68100 MULHOUSE

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail gestion_cao@grandest.fr

Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est

Monsieur le Conseiller Régional,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

Le jeudi 4 novembre 2021 à 13h45
En salle Poincaré (1^{er} étage)

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Les travaux de la Commission seront précédés d'une formation consacrée à la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ainsi que lors des prochaines séances des Commissions d'Achats qui seront amenées à se réunir dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller Régional, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line and a small upward stroke at the end.

Marianne MENDOWSKI

Monsieur Grégoire EURY
Conseiller Régional
6 rue de l'Oratoire
54000 NANCY

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est

Monsieur le Conseiller Régional,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

**Le jeudi 4 novembre 2021 à 13h45
En salle Poincaré (1^{er} étage)**

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Les travaux de la Commission seront précédés d'une formation consacrée à la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ainsi que lors des prochaines séances des Commissions d'Achats qui seront amenées à se réunir dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller Régional, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line and a small upward stroke.

Marianne MENDOWSKI

Monsieur Marcello ROTOLO
Conseiller Régional
14 rue des Vosges
68360 SOULTZ

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est

Monsieur le Conseiller Régional,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

Le jeudi 4 novembre 2021 à 13h45
En salle Poincaré (1^{er} étage)

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Les travaux de la Commission seront précédés d'une formation consacrée à la sensibilisation aux enjeux et aux impératifs de confidentialité des consultations ferroviaires.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ainsi que lors des prochaines séances des Commissions d'Achats qui seront amenées à se réunir dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller Régional, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Mendowski', written in a cursive style.

Marianne MENDOWSKI

Madame Marie-Jeanne VANZO
Président de l'Association UFC-
Que Choisir de la Moselle
4 Place de la Nation
BP 40103

57951 MONTIGNY-LES-METZ
Cedex

METZ, le 28 octobre 2021

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux de la Région Grand Est

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

**Le jeudi 4 novembre 2021 à 14h30
En salle Poincaré (1^{er} étage)**

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux consacrée à l'examen d'une procédure d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a smaller 'E' and a final flourish.

Marianne MENDOWSKI

Madame Marie-José CAILLER
Présidente de l'Union Régionale
des Associations Familiales Grand
Est
19, Rue du Faubourg National
CS 70062
67067 STRASBOURG Cedex

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Achat Public / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

METZ, le 28 octobre 2021

Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics
Locaux de la Région Grand Est

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

**Le jeudi 4 novembre 2021 à 14h30
En salle Poincaré (1^{er} étage)**

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux consacrée à l'examen d'une procédure d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Mendowski', written in a cursive style.

Marianne MENDOWSKI

Monsieur François GIORDANI
Président de la Fédération
Nationale des Associations des
Usagers des Transports Grand
Est
47 rue d'Adelshoffen
67300 SCHILTIGHEIM

Envoi par courrier électronique
Affaire suivie par Anne GASPARD
Service Marchés Publics / Achats travaux Investissement
Téléphone : +33 (0)3 87 33 63 92
Mail : gestion_cao@grandest.fr

METZ, le 28 octobre 2021

**Objet : Invitation à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics
Locaux de la Région Grand Est**

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous inviter à participer à la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux qui se tiendra à l'Hôtel de Région à Metz :

**Le jeudi 4 novembre 2021 à 14h30
En salle Poincaré (1^{er} étage)**

L'ordre du jour de cette réunion vous est proposé dans les documents ci-joints. En fonction de l'état d'avancement des dossiers actuellement traités, cet ordre du jour est susceptible d'être complété ou modifié.

Les documents suivants vous sont communiqués ce jour par courriel :

- le rapport qui sera examiné lors de cette réunion,
- ainsi que le support de présentation afférent qui sera projeté en séance.

Dans le cas où il vous serait impossible de participer à cette réunion, et afin que le quorum exigé puisse être atteint, je vous remercie de bien vouloir en informer, dans les meilleurs délais, la Direction de l'Achat Public (réfèrent : Madame Anne GASPARD).

Enfin, j'appelle tout particulièrement votre attention sur l'importance d'assurer la confidentialité des documents et informations présentées et du contenu des débats échangés lors de cette séance de la Commission Consultative des Services Publics Locaux consacrée à l'examen d'une procédure d'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire.

La Direction de l'Achat Public de la Région Grand Est se tient à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma parfaite considération.

**Pour le Président du Conseil Régional,
Par délégation,
La Directrice de l'Achat Public,**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Mendowski', written in a cursive style.

Marianne MENDOWSKI