

## Consultation publique du 05 mars 2024

portant sur le projet de lignes directrices relatives aux dérogations à l'attribution concurrentielle de services conventionnés de voyageurs prévues par le règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 (le « règlement OSP »)

Début : 5 mars 2024

Fin : 2 avril 2024

---

### Objet de la consultation publique

**Le règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (le « règlement OSP ») a posé le principe de l'attribution après mise en concurrence des contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer à compter du 25 décembre 2023, ainsi que les dérogations à cette obligation.**

Bien qu'étant d'application directe, ses dispositions ont été reprises en droit national par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (la « loi NPF ») et codifiées aux articles L. 2121-14 et suivants du code des transports. Conformément à l'article 11 du règlement OSP, l'article 18 de la loi NPF prévoyait une période transitoire du 3 décembre 2019 au 24 décembre 2023. Au cours de la période transitoire, le principe était que les conventions conclues avant le 24 décembre 2023 se poursuivent jusqu'à leur terme, leur durée ne pouvant toutefois excéder dix ans<sup>1</sup>, la conclusion de nouvelles conventions, attribuées après mise en concurrence n'étant qu'une faculté de l'autorité organisatrice de transport (« AOT »).

**À l'issue de la période transitoire, les conventions doivent être attribuées après mise en concurrence. L'article 5 du règlement OSP et l'article L. 2121-17 du code des transports prévoient toutefois six dérogations permettant l'attribution directe de conventions, dont trois sont mises en œuvre sous le contrôle de l'Autorité.**

**Dans cette perspective, conformément à l'article 4 du décret n° 2020-728 du 15 juin 2020, l'Autorité doit adopter des lignes directrices, qui permettront de préciser les conditions de sa saisine, la méthodologie qu'elle mettra en œuvre pour apprécier la conformité du projet de contrat aux dispositions du règlement OSP et, partant, son interprétation de ces dispositions.**

Dans le cadre de l'élaboration de ces lignes directrices, l'Autorité a procédé à une première consultation des différents acteurs du secteur pour appréhender leur compréhension et leurs attentes quant aux dérogations prévues par le règlement OSP.

**L'Autorité soumet à présent à la consultation publique le projet de lignes directrices qu'elle entend adopter.**

---

<sup>1</sup> III de l'article 19 de la loi NPF.

## Modalités de la consultation publique

Le présent document vise à consulter l'ensemble des acteurs concernés par la mise en œuvre des dérogations à l'obligation d'attribution concurrentielle des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs prévues par le règlement OSP.

Outre les réponses aux questions posées dans la suite du document, les acteurs intéressés peuvent formuler toutes les observations qu'ils souhaitent sur le sujet objet de la présente consultation.

Les réponses aux questions, ainsi que toutes les observations qui apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité, peuvent être transmises jusqu'au **2 avril 2024**, par courriel, à l'adresse suivante : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

L'Autorité se réserve la possibilité de publier les réponses à la consultation publique ou une synthèse de ces dernières. Les contributeurs sont invités à mentionner les passages qu'ils souhaitent garder confidentiels, ainsi que les éléments qu'ils considèrent couverts par un secret protégé par la loi. Enfin, les réponses formulées dans le cadre de cette consultation ne seront utilisées par l'Autorité que dans le cadre des travaux relatifs aux présentes lignes directrices, à l'exclusion d'autres procédures ou instructions relevant de son champ de compétence.

\*

## **PARTIE A : Éléments de contexte**

Le règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (le « règlement OSP ») pose le principe d'une attribution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs après mise en concurrence à compter du 25 décembre 2023. Le champ de ces contrats doit, comme l'a rappelé la commission dans ses lignes directrices du 26 juin 2023 susvisées, être défini au terme d'une analyse de l'offre du marché dans la mesure où « il ne saurait y avoir de besoin réel de service public si la demande des usagers est déjà susceptible d'être satisfaite par les opérateurs en l'absence d'obligation en ce sens fixée par les pouvoirs publics ».

Ce règlement prévoit six dérogations à cette obligation, le recours à trois d'entre elles étant soumis au contrôle de l'Autorité.

En application de l'article 4 du décret du 15 juin 2020 susvisé, l'Autorité fixe, au travers de lignes directrices, la méthode qu'elle appliquera lorsqu'elle sera saisie préalablement au recours par une AOT à une dérogation relevant de sa compétence et le contenu du dossier de saisine.

### **1. MALGRÉ LES BÉNÉFICES ATTENDUS DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES SERVICES CONVENTIONNÉS, LE PROCESSUS EST FAIBLEMENT ENGAGÉ**

#### **1.1. L'ouverture à la concurrence des services conventionnés devrait être source d'importants bénéfices pour le marché**

**Les bénéfices attendus pour le marché de l'ouverture à la concurrence sont :**

- d'une part, une baisse des coûts d'exploitation, qui conduit à la diminution des montants des financements publics afférents, à niveau d'offre constant, ou à un accroissement de l'offre de transport ferroviaire, notamment par une amélioration de la fréquence des dessertes ;
- d'autre part, une amélioration de la ponctualité, de la fiabilité ainsi que des services à bord des trains, notamment par la mise en place des dispositifs incitatifs à la performance.

Les comparaisons européennes mettent en évidence que le coût des services conventionnés est aujourd'hui, en France, plus élevé qu'en Allemagne, en Italie, en Espagne et en Belgique et que l'ouverture à la concurrence a entraîné une diminution des coûts de production des services conventionnés en Europe, pouvant aller jusqu'à 20 voire 30 %.

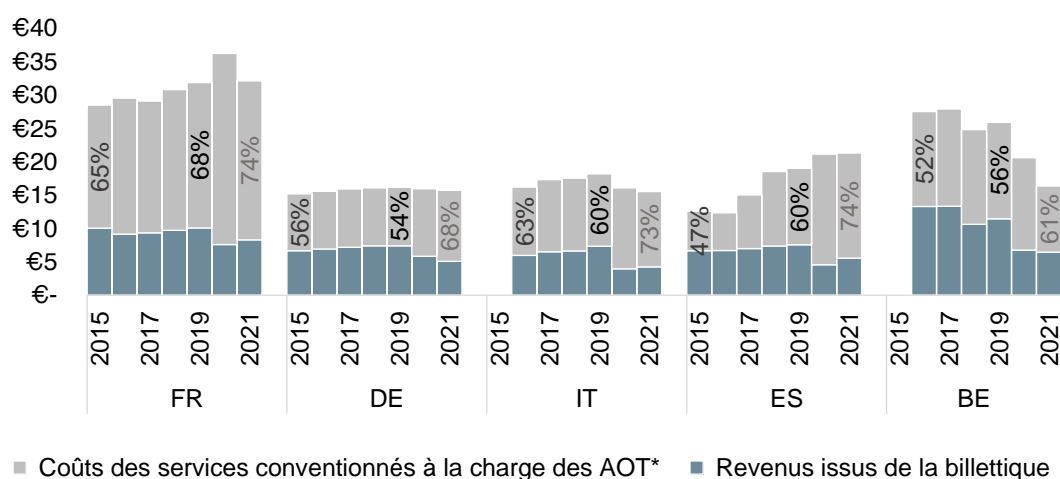
L'étude sur l'ouverture à la concurrence publiée par l'Autorité en février 2022<sup>2</sup> a ainsi pris pour exemple le cas de l'Allemagne pour lequel l'ouverture à la concurrence et les appels d'offres ont permis de diminuer les coûts d'exploitation de 20 à 30 % en fonction des contrats en cause<sup>3</sup>, la baisse observée étant encore plus importante sur les services conventionnés régionaux longue distance. De même, entre le début de l'ouverture à la concurrence et 2015, les coûts d'exploitation par train-kilomètre des entreprises ferroviaires ont baissé dans une fourchette comprise entre 20 % et 30 % en Suède. Liée en partie à cette baisse des coûts, la part des concours publics dans les recettes globales des services conventionnés (incluant les services en attribution sans appel d'offres) a diminué en Allemagne et en Italie de manière continue. À titre de comparaison, en France, en Espagne et en Belgique, où les marchés n'avaient pas été ouverts à la concurrence en 2019, la part des concours publics dans la recette totale augmente. C'est notamment le cas en Espagne, où elle est passée de 44 % à 60 % entre 2011 et 2019. En France, la part des financements publics se situe à un niveau plus élevé que chez nos voisins (74 % en 2021).

---

<sup>2</sup> [Etude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs – édition 2022 – autorité de régulation des transports](#)

<sup>3</sup> Mofair (2009). Wettbewerber-Report Eisenbahn 2013/2014, Berlin

Figure 1 : Évolution des subventions pour le transport ferroviaire de voyageurs conventionné (en valeur et en % des recettes totales)



Source : IRG Rail, données 2021

L'étude précitée de l'Autorité a montré que cette décroissance des coûts a eu pour corollaire un développement de l'offre. Ainsi, en Allemagne, trente ans après l'ouverture à la concurrence des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs, la part de marché des opérateurs alternatifs s'élevait, en 2019, à 34 % en nombre de trains-km, tandis que la taille du marché s'accroissait de 8 % entre 2010 et 2019 en nombre de trains-km<sup>4</sup> et de 21 % en nombre de passagers.km. Une étude conduite sur 30 pays de l'OCDE<sup>5</sup> pour la période 1990 à 2013 a également montré les effets positifs de la concurrence sur la demande de transport ferroviaire. Selon les données de la Commission européenne<sup>6</sup>, entre 2010 et 2019, la fréquentation (en nombre de passagers-kilomètres) a progressé de 29 % au Royaume-Uni, de 31 % en Suède et de 21 % en Allemagne. À titre de comparaison, la France a vu le nombre de ses passagers-kilomètres progresser de seulement 9 % sur la même période.

**Par ailleurs, l'aiguillon concurrentiel a d'ores et déjà produit des effets en France, comme le relèvent les publications de l'observatoire des marchés de l'Autorité :**

- en région Sud PACA :
  - o d'une part, sur le lot « Azur » attribué à SNCF Voyageurs, à compter de fin 2024, l'offre évoluera de 69 à 120 allers-retours quotidiens sur l'ensemble des services, avec une fréquence de 15 minutes aux heures de pointe (dans le cadre de la mise en place d'un service express métropolitain), moyennant une hausse du nombre de trains de +75 %, liée à une optimisation de l'usage des matériels roulants, sans hausse de coût pour l'AOT ;
  - o d'autre part, sur le lot « Intermétropoles » attribué à Transdev, l'offre ferroviaire sera doublée dès 2025, de 7 à 14 allers-retours quotidiens, à coût identique pour l'AOT ;
- en région Hauts-de-France, pour le lot « Etoile d'Amiens », attribué à SNCF Voyageurs, il est prévu une hausse de l'offre de transport de +9,5 % pour un coût par train.km en baisse de 21 %, avec des conditions contractuelles plus incitatives (en particulier, des pénalités multipliées par quatre en cas de mauvaise exécution des services et la possibilité de résilier le contrat en cas de défaillance, sans indemnités) ;

<sup>4</sup> Données Rail Market Monitoring (RMMS).

<sup>5</sup> Mizutani, F., (2019), "The Impact of Structural Reforms and Regulations on the Demand Side in the Railway Industry", Review of Network Economics, Vol.18(1), 1-33.

<sup>6</sup> Données Rail Market Monitoring (RMMS).

- en région Pays de la Loire, pour les ensembles « tram-train » et « Sud-Loire » attribués à SNCF Voyageurs, il est prévu une forte hausse de l'offre de transport (+26 % à compter de fin 2026) associée à une baisse significative (-25 %) du coût du service. L'ouverture à la concurrence a ainsi permis à l'AOT d'obtenir de la part de SNCF Voyageurs, entre autres, plus de trains supplémentaires et une économie de 100 millions d'euros sur dix ans.

## 1.2. Néanmoins, le processus d'ouverture à la concurrence des services conventionnés est faiblement engagé et exposé à un risque de blocage

Malgré ces bénéfices largement constatés dans d'autres pays européens, en France seules quatre AOT<sup>7</sup> ont, à date, été en mesure de tirer profit de la faculté offerte au cours de la période transitoire courant du 3 décembre 2019 au 24 décembre 2023 pour initier une ouverture à la concurrence partielle de leurs services conventionnés et attribuer de premiers lots après mise en concurrence.

Pour les premiers lots attribués, l'aiguillon concurrentiel a d'ores et déjà montré sa pertinence. En région Hauts-de-France, l'attribution, à la suite d'un appel d'offres, du lot « Étoile d'Amiens » conduira à une baisse de plus de 20 % du coût des services conventionnés au train-km (de 28 € à 22 €). En région Sud, un doublement de l'offre est prévu dans le cadre de l'attribution concurrentielle du lot « Intermétropoles » (Marseille-Toulon-Nice) à l'opérateur Transdev, tandis que l'attribution du lot « Azur » à SNCF Voyageurs prévoit 75% de trains supplémentaires, 120 allers-retours quotidiens contre 69 actuellement sur toutes les lignes et une augmentation de la fréquence avec des trains toutes les 15 minutes. En région Pays-de-la-Loire, l'attribution concurrentielle a permis à l'AOT d'obtenir de la part de SNCF Voyageurs, entre autres, 26 % de trains supplémentaires et une économie de 100 millions d'euros sur 10 ans.

Neuf AOT ont prolongé leurs contrats de services conventionnés ou en ont attribué de nouveaux directement à SNCF Voyageurs après résiliation anticipée du contrat précédent. Neuf contrats attribués prévoient l'ouverture progressive des services conventionnés au travers de lots successivement détachables du reste de la convention.

À date, le processus d'ouverture à la concurrence est faiblement engagé comme l'illustre la carte ci-après, qui détaille l'état actuel du processus d'ouverture à la concurrence et son calendrier prévisionnel. Par ailleurs, trois AOT n'ont pas engagé les démarches préalables à la mise en œuvre de procédures de mise en concurrence (tels que le processus d'allotissement et l'élaboration d'un calendrier prévisionnel).

L'engorgement des procédures d'appel d'offre semble inéluctable à l'horizon 2032-2033.

### Calendrier des conventions TER arrivant à terme

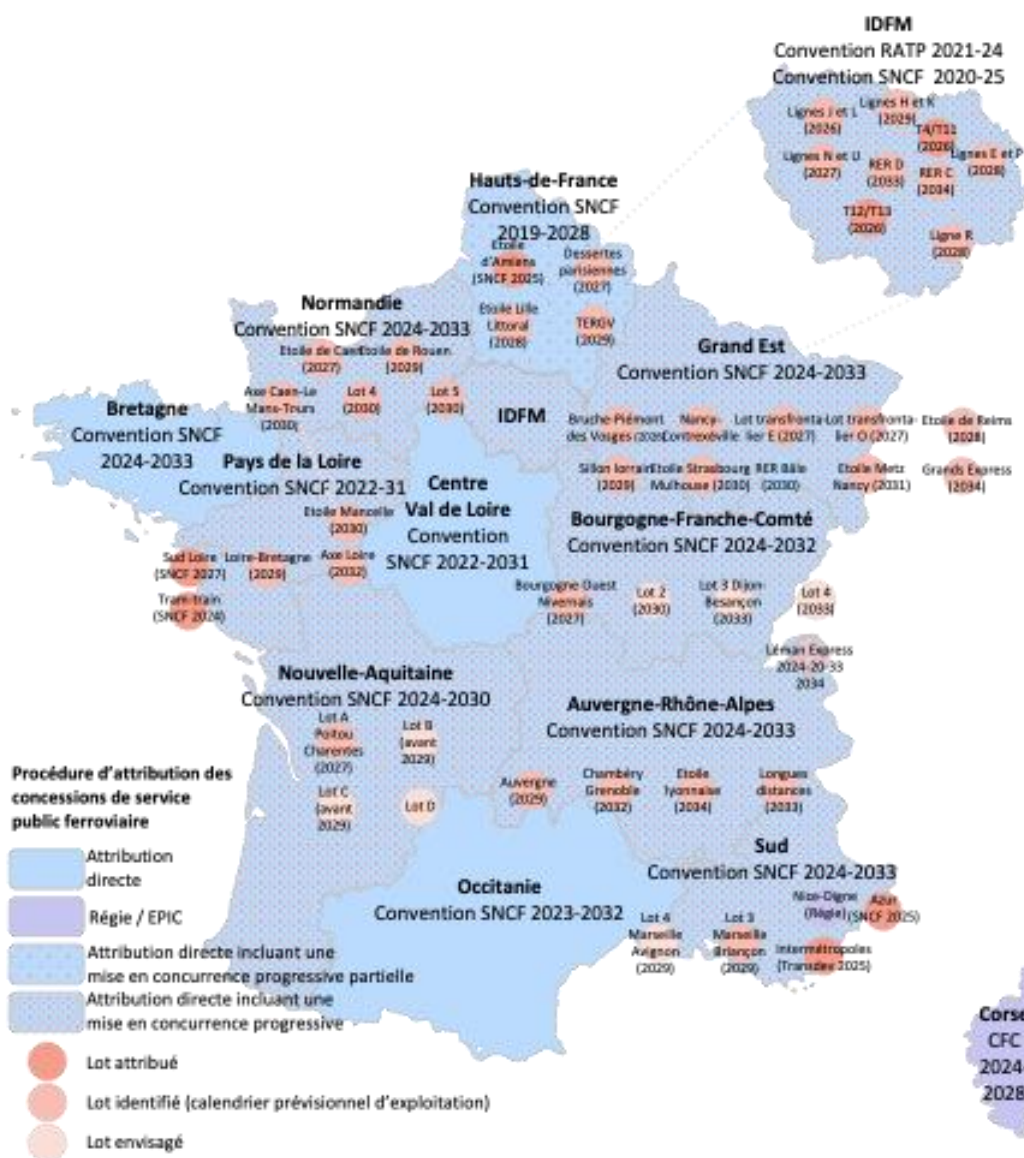


Source : ART d'après Régions de France, novembre 2023

S'il était avéré, un tel engorgement des procédures aurait nécessairement pour effet un blocage du processus d'ouverture à la concurrence. En effet, compte tenu des moyens financiers et

<sup>7</sup> Sud, Hauts-de-France, Pays-de-la-Loire et Ile-de-France-Mobilités (« IDFM »).

humains des entreprises ferroviaires, nécessairement limités, la démultiplication des procédures entraînerait une réduction de la qualité et du nombre des offres.



Source : Régions de France, novembre 2023.

## 2. DANS CE CONTEXTE, L'AUTORITÉ A ÉLABORÉ LES PRÉSENTES LIGNES DIRECTRICES DANS UNE DÉMARCHÉ PRAGMATIQUE ET CONSTRUCTIVE VISANT À PARVENIR À UNE OUVERTURE À LA CONCURRENCE ÉCHELONNÉE DES SERVICES

La réussite du processus d'ouverture à la concurrence pour le marché suppose un engagement immédiat de l'ensemble des AOT, sans attendre le terme des conventions en cours, afin de respecter l'obligation d'attribution concurrentielle et d'éviter un engorgement des procédures d'appel d'offres (aujourd'hui largement prévisible) à compter de 2030.

C'est dans cette approche pragmatique et finaliste que l'Autorité a rédigé les présentes lignes directrices.

# **PARTIE B : Projet de lignes directrices relatives aux dérogations à l'attribution concurrentielle de services conventionnés de voyageurs prévues par le règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007**

## Sommaire

### **1. LE RÈGLEMENT OSP POSE LE PRINCIPE DE L'ATTRIBUTION CONCURRENTIELLE DE SERVICES CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS TOUT EN PRÉVOYANT CERTAINES DÉROGATIONS À CETTE OBLIGATION ..... 9**

1.1. Trois des six dérogations prévues à l'obligation d'attribution concurrentielle sont soumises au contrôle de l'Autorité.....9

1.2. Saisie de demandes de dérogations, l'Autorité a pour rôle de veiller au respect des conditions prévues par le règlement OSP et à l'atteinte de ses objectifs.....10

### **2. L'AUTORITÉ ÉMET UN AVIS CONFORME SUR LES DEMANDES DE DÉROGATION LIÉES À L'EXISTENCE DE « CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES »..... 11**

2.1. Le règlement OSP prévoit deux cas de figure non exhaustifs de circonstances exceptionnelles et encadre le recours à cette dérogation dans le temps.....11

2.2. Modalités d'analyse mises en œuvre par l'Autorité en cas de demande de dérogation motivée par des circonstances exceptionnelles .....12

2.2.1. Les demandes de dérogation fondées sur de nécessaires modifications du champ d'application du contrat feront l'objet d'une appréciation au cas par cas .....13

2.2.2. L'AOT saisissante devra justifier du caractère proportionné de la durée du contrat à la circonstance exceptionnelle invoquée et d'un calendrier prévisionnel d'ouverture à la concurrence.....13

2.3. La composition du dossier de saisine de l'Autorité prévu à l'article 3 du décret du 15 juin 2020 susvisé dépend de la circonstance exceptionnelle invoquée .....14

### **3. L'AUTORITÉ ÉMET UN AVIS CONFORME SUR LES DEMANDES DE DÉROGATION LIÉES À L'EXISTENCE DE CARACTÉRISTIQUES STRUCTURELLES ET GÉOGRAPHIQUES DU MARCHÉ ET DU RÉSEAU ..... 15**

3.1. Le règlement OSP pose deux conditions cumulatives pour recourir à cette dérogation, liée à la performance des services publics de transport .....15

3.2. Dans un premier temps, l'Autorité vérifiera l'existence de « caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau » justifiant une attribution directe .....16

3.3. Dans un second temps, l'Autorité vérifiera que l'attribution directe améliore significativement la qualité de service ou le rapport coût-efficacité ou les deux .....17

3.3.1. Amélioration significative de la qualité de service par rapport au contrat de service public précédent.....17

3.3.2. Amélioration significative du rapport coût-efficacité par rapport au contrat précédent .....18

3.4. Le dossier de saisine de l'Autorité prévu à l'article 3 du décret du 15 juin 2020 doit permettre d'attester du respect des deux conditions cumulatives prévues dans le règlement OSP.... 18

#### **4. L'AUTORITÉ ÉMET UN AVIS SIMPLE SUR LES DEMANDES DE DÉROGATION RELATIVES AU CAS OÙ LE GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE EST AUSSI ENTREPRISE FERROVIAIRE CANDIDATE SUR LE LOT ..... 19**

4.1. Le règlement OSP précise les infrastructures susceptibles de faire l'objet de la dérogation et encadre la durée des contrats attribués directement sur ce fondement..... 19

4.2. Dans le cas où l'Autorité est saisie par un tiers, l'AOT souhaitant recourir à cette dérogation devra justifier de la gestion majoritaire de l'infrastructure par le candidat sur le lot..... 19

4.3. Composition de la demande d'évaluation et du dossier justifiant de la conformité de la décision d'attribution directe aux conditions prévues par le paragraphe 4 ter de l'article 5 du règlement OSP.....20



# 1. LE RÈGLEMENT OSP POSE LE PRINCIPE DE L'ATTRIBUTION CONCURRENTIELLE DE SERVICES CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS TOUT EN PRÉVOYANT CERTAINES DÉROGATIONS À CETTE OBLIGATION

## 1.1. Trois des six dérogations prévues à l'obligation d'attribution concurrentielle sont soumises au contrôle de l'Autorité

1. Le règlement OSP pose le principe de l'attribution concurrentielle des contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer à compter du 25 décembre 2023, terme de la période transitoire allant du 3 décembre 2019 au 24 décembre 2023 au cours de laquelle l'attribution concurrentielle de ces contrats était une faculté des autorités organisatrices de transport<sup>8</sup> (« AOT »).
2. L'article 5 du règlement OSP prévoit toutefois six dérogations permettant leur attribution directe :
  - en cas d'exploitation du service par l'AOT ou par une entité sur laquelle l'AOT exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services (régie ou régime « *in house* »)(art 5 § 2) ;
  - en cas de circonstances exceptionnelles notamment lorsque plusieurs procédures de mise en concurrence sont en cours et pourraient affecter le nombre et la qualité des offres, ou si des modifications du champ d'application d'un contrat de service public sont nécessaires pour optimiser l'offre de services publics (art. 5 § 3 bis) ;
  - lorsque la valeur du contrat ou la longueur des services en cause est inférieure à certains seuils(art. 5 § 4) ;
  - lorsque l'attribution directe (i) est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés et (ii) a pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité ou les deux par rapport au précédent contrat de service public(art. 5 § 4 bis) ;
  - lorsque le contrat porte uniquement sur des services de transport ferroviaire de voyageurs assurés par une entreprise ferroviaire qui est également le gestionnaire de la totalité ou de la majeure partie de l'infrastructure sur laquelle les services sont fournis (art. 5 § 4 ter) ;
  - en cas d'urgence liée à l'interruption des services ou au risque imminent d'apparition d'une telle situation (art. 5 § 5).

Les conditions de recours à ces dérogations ont été précisées par les lignes directrices de la Commission européenne du 26 juin 2023 susvisées.

---

<sup>8</sup> Article 8 du règlement OSP et article 18 de la loi NPF.

3. **Trois de ces dérogations sont mises en œuvre sous le contrôle de l'Autorité.** En effet, l'article L. 2121-17 du code des transports soumet à l'avis conforme de l'Autorité la décision d'attribution directe d'un contrat par une AOT sur le fondement des dérogations relatives (i) aux circonstances exceptionnelles et (ii) aux caractéristiques structurelles et géographiques. En outre, (iii) la décision préalable d'une AOT relative à l'attribution directe d'un contrat au motif que l'entreprise ferroviaire est le gestionnaire de la majeure partie de l'infrastructure sur laquelle les services sont fournis, peut faire l'objet d'une demande d'évaluation par toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief auprès de l'Autorité qui, dans ce cas, émet un avis simple.
4. Conformément à l'article 4 du décret du 15 juin 2020 susvisé, l'Autorité doit (i) fixer le contenu de la demande d'évaluation et du dossier justifiant la conformité de la décision préalable de l'autorité organisatrice compétente avec les conditions prévues par le paragraphe 4 *ter* de l'article 5 du règlement OSP susvisé, ainsi que le contenu du dossier justifiant la conformité du projet de décision de l'autorité organisatrice compétente avec les conditions prévues par le paragraphe 3 bis ou 4 bis de l'article 5 du même règlement et (ii) établir et publier la méthode sur laquelle elle se fonde pour rendre ces avis et apprécier la conformité du projet de décision d'attribution directe avec les conditions prévues par le règlement OSP.
5. Conformément à ces dispositions, les présentes lignes directrices visent à préciser le cadre d'analyse de l'Autorité lorsqu'elle est saisie de dérogations à l'obligation d'attribution concurrentielle de contrats de service public.
6. Leur élaboration s'est inscrite dans le respect des valeurs de transparence et de dialogue de l'Autorité : une consultation publique a tout d'abord été menée du 20 octobre 2023 au 20 novembre 2023, dans le cadre de laquelle huit réponses ont été reçues. Elles fournissent un éclairage important sur les critères et méthodes à prendre en compte dans l'appréciation des demandes de dérogation soumises à l'Autorité. Un parangonnage a par ailleurs été réalisé auprès d'autres régulateurs européens dans le secteur des transports. Enfin, des échanges bilatéraux ont été proposés à l'ensemble des AOT et ont été organisés avec cinq d'entre elles.

## **1.2. Saisie de demandes de dérogations, l'Autorité a pour rôle de veiller au respect des conditions prévues par le règlement OSP et à l'atteinte de ses objectifs**

7. Selon les dispositions de l'article L. 2131-1 du code des transports<sup>9</sup>, l'Autorité veille au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire, auquel participe l'ouverture à la concurrence des services conventionnés.
8. Dans ce contexte et conformément aux lignes directrices du 26 juin 2023 susvisées, l'Autorité veillera à ce que le recours à des dérogations reste exceptionnel et conditionné à l'existence de circonstances objectives, extérieures à la volonté des AOT, en particulier si devaient être invoquées les circonstances exceptionnelles visées à l'article 5 § 3 *bis* du règlement du 23 octobre 2007 susvisé. Il convient en effet de rappeler qu'en application du principe général « *nemo auditur* »<sup>10</sup>, le saisissant ne saurait invoquer sa propre carence (retard dans l'organisation ou la mise en œuvre des procédures de mise en concurrence, inexpérience etc.) pour justifier le recours à une dérogation.

---

<sup>9</sup> « L'Autorité de régulation des transports concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. »

<sup>10</sup> Principe dont le juge administratif fait fréquemment application lorsqu'il doit se prononcer sur des dérogations fondées sur l'urgence).

9. L'Autorité adoptera, lors de l'examen des demandes de dérogation, une approche pragmatique et constructive :
- l'Autorité veillera au respect des principes, conditions et objectifs fixés par le règlement OSP, les conditions de recours aux dérogations prévues par ce dernier étant d'interprétation stricte ;
  - l'Autorité pourra interpréter les dispositions relatives au contenu des dérogations au regard de la finalité et des objectifs du règlement, notamment de l'objectif de l'ouverture échelonnée des services conventionnés à la concurrence. À cet égard, elle pourra prendre en compte les démarches effectivement engagées par les AOT saisissantes pour se mettre en mesure d'ouvrir à la concurrence l'ensemble de leurs lots à l'échéance de leurs conventions ;
  - le recours à chaque dérogation devra faire l'objet de justifications étayées de la part des AOT, qui devront démontrer que les conditions posées par le règlement OSP sont satisfaites. L'Autorité se prononcera sur la base des justifications qui lui seront apportées par l'AOT saisissante en prenant en considération le caractère particulier de chaque situation.
10. Les lignes directrices pourront être révisées ultérieurement pour tenir compte de l'évolution de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés.

## **2. L'AUTORITÉ ÉMET UN AVIS CONFORME SUR LES DEMANDES DE DÉROGATION LIÉES À L'EXISTENCE DE « CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES »**

### **2.1. Le règlement OSP prévoit deux cas de figure non exhaustifs de circonstances exceptionnelles et encadre le recours à cette dérogation dans le temps**

11. L'article 5, paragraphe 3 *bis*, du règlement OSP prévoit que : « [s]auf interdiction en vertu du droit national, pour les contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer attribués dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence, l'autorité compétente peut, pour une période de temps limitée, décider d'attribuer directement de nouveaux contrats lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par des circonstances exceptionnelles ».
12. Cet article prévoit deux cas de figure non limitatifs de circonstances exceptionnelles :
- le cas dans lequel un certain nombre de procédures de mise en concurrence sont déjà organisées par l'autorité compétente ou d'autres autorités et que celles-ci pourraient « affecter le nombre et la qualité des offres susceptibles d'être reçues si le contrat fait l'objet d'une mise en concurrence » ;
  - le cas dans lequel des modifications du « champ d'application » d'un ou de plusieurs contrats de service public « sont nécessaires pour optimiser l'offre de services publics ». Cette hypothèse est précisée dans les lignes directrices de la Commission européenne qui indiquent que « les situations dans lesquelles une autorité compétente souhaite redéfinir la portée géographique ou la taille des lots du marché constituant de telles circonstances exceptionnelles. Par exemple, dans les cas où une autorité compétente prévoit de fournir des services de transport public dans le cadre d'un seul contrat, alors que ces services sont fournis en vertu de deux contrats existants dont la date d'expiration est différente, il peut s'avérer nécessaire de procéder temporairement

à l'attribution directe du contrat dont la date d'expiration est la plus proche afin de faire en sorte que les deux contrats prennent fin à la même date »<sup>11</sup> (soulignements ajoutés).

13. L'article 5, paragraphe 3 *bis* du règlement OSP encadre le recours à cette dérogation dans le temps : la durée des contrats attribués sur ce fondement doit être « *proportionnée à la circonstance exceptionnelle concernée et ne dépasse en aucun cas cinq ans* ». En outre, cette exception ne pourra être utilisée qu'une seule fois : tout contrat ultérieur, dès lors qu'il porterait sur les mêmes obligations de service public, ne pourra être attribué qu'après mise en concurrence.

## **2.2. Modalités d'analyse mises en œuvre par l'Autorité en cas de demande de dérogation motivée par des circonstances exceptionnelles**

14. Les demandes de dérogation fondées sur l'existence de plusieurs procédures de mise en concurrence seront appréciées en deux étapes successives par l'Autorité.
15. **Tout d'abord, l'analyse de l'Autorité visera à s'assurer qu'il n'y ait pas, au niveau national, un volume d'appels d'offres tel que cela empêche le jeu de la concurrence sur l'appel d'offres objet de la demande de dérogation.**
16. Cette analyse prendra en compte (i) le nombre d'appels d'offres en cours au niveau national et (ii) la capacité des entreprises ferroviaires à y répondre simultanément. En effet, la réponse aux appels d'offres est une procédure coûteuse et chronophage pour les entreprises ferroviaires, notamment pour les nouveaux entrants, dont les ressources humaines et financières sont limitées. Il convient néanmoins d'observer que si un nombre suffisant d'entreprises ferroviaires intervient sur le marché du transport conventionné de voyageurs, il n'est pas nécessaire que l'ensemble de ces entreprises ferroviaires réponde à chaque appel d'offres pour que la concurrence puisse s'exercer.
17. Le nombre de procédures d'appels d'offres en cours susceptible d'affecter le nombre ou la qualité des offres dépend des caractéristiques de chaque espèce et a vocation à varier dans le temps en fonction de l'évolution du marché et compte tenu de l'expérience acquise par les différents acteurs.
18. À titre indicatif, sous un jeu d'hypothèses aux termes desquelles (i) chaque appel d'offre est jugé d'importance équivalente pour les entreprises ferroviaires candidates, (ii) chaque entreprise ferroviaire est en capacité d'y répondre et (iii) chaque entreprise ferroviaire ne peut raisonnablement traiter, de façon concomitante, plus de deux appels d'offres, il faudrait qu'il y ait au maximum autant d'appels d'offres simultanés que d'entreprises ferroviaires présentes sur le marché pour assurer au moins deux candidats pour chaque appel d'offre. Le relâchement de certaines hypothèses – notamment, par exemple, la possibilité, pour un opérateur, de répondre à plus que deux appels d'offres simultanément –, est néanmoins de nature à relever potentiellement significativement le nombre maximum d'appels d'offres pouvant être organisés de manière simultanée tout en maintenant une concurrence suffisante.
19. Dans ces conditions, tant que le nombre total d'appels d'offres au niveau national n'excède pas cinq, l'Autorité n'identifierait pas de circonstance dirimante de nature à affecter le nombre ou la qualité des offres remises.
20. Dans ces conditions, et en l'état des acteurs ayant manifesté leur intérêt pour assurer des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs en France, l'Autorité ne serait pas susceptible d'identifier de circonstance dirimante de nature à affecter le nombre ou la qualité des offres remises tant que le nombre total d'appels d'offres au niveau national

---

<sup>11</sup> Communication de la Commission sur des lignes directrices interprétatives concernant le règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route du 26 juin 2023, point 2.5.3.1, page 16.

n'excéderait pas cinq. À l'inverse, l'atteinte de ce seuil ne saurait justifier, à elle seule, l'attribution directe d'un contrat de service public.

21. **Ainsi, si l'Autorité identifie un risque que le nombre d'appels d'offres en cours au niveau national empêche toute concurrence, elle procédera, dans un second temps, à une appréciation au cas par cas, prenant notamment en considération :**

- (i) le nombre précis d'appels d'offres en cours et l'avancement de chacun ; ainsi que
- (ii) les mesures prises par l'AOT pour éviter de faire face à une telle situation d'engorgement, telles que l'échelonnement du calendrier d'ouverture à la concurrence, les diligences faites pour assurer le respect du calendrier initial, le nombre de lots déjà attribués après mise en concurrence et les démarches de concertation entreprises avec d'autres AOT en vue de coordonner les procédures.

22. Dans ce contexte, l'Autorité recommande aux AOT de se coordonner ou, à tout le moins, de se concerter afin que (i) les appels d'offres soient cadencés de manière à permettre une mobilisation continue des candidats ; (ii) l'objectif d'ouverture de la procédure d'attribution au terme des conventions en cours soit atteint ; (iii) toutes les parties prenantes montent en compétence sur le sujet.

#### **2.2.1. Les demandes de dérogation fondées sur de nécessaires modifications du champ d'application du contrat feront l'objet d'une appréciation au cas par cas**

23. L'Autorité s'appuiera sur les justifications apportées par l'AOT saisissante (notamment en ce qui concerne la réorganisation du service projetée et les gains d'efficacité attendus), qu'elle appréciera au cas par cas.

24. L'Autorité exclut *a priori* du champ de cette dérogation les cas où l'attribution directe serait justifiée par la complexité ou le temps nécessaire à la mise en place d'une attribution concurrentielle ou aurait pour objet de contourner l'application des règles de la commande publique.

#### **2.2.2. L'AOT saisissante devra justifier du caractère proportionné de la durée du contrat à la circonstance exceptionnelle invoquée et d'un calendrier prévisionnel d'ouverture à la concurrence**

25. Pour apprécier le caractère proportionné de la durée du contrat que l'AOT souhaite attribuer directement (qui ne peut excéder cinq ans et ne peut être renouvelé), l'Autorité prendra en considération (i) la nature de la circonstance exceptionnelle invoquée, (ii) le calendrier de la procédure de mise en concurrence envisagé par la suite pour le lot et (iii) les diligences d'ores et déjà effectuées.

26. L'AOT soumettant une demande de dérogation doit donc démontrer qu'en raison de la nature de la circonstance exceptionnelle invoquée, aucune durée plus courte du contrat n'est envisageable et transmettre à l'Autorité un calendrier précis et engageant de l'ouverture à la concurrence du lot faisant l'objet de la demande de dérogation<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> L'Autorité rappelle à cet effet que les AOT doivent prendre en compte dans leur calendrier d'ouverture du lot considéré la durée nécessaire pour un appel d'offres, en moyenne 18 mois.

### **2.3. La composition du dossier de saisine de l'Autorité prévu à l'article 3 du décret du 15 juin 2020 susvisé dépend de la circonstance exceptionnelle invoquée**

27. Conformément à l'article 3 du décret du 15 juin 2020 susvisé, le dossier de saisine de l'Autorité, pour avis conforme, comprend :
- le projet de décision motivée d'attribuer directement le contrat de service public (projet de délibération motivée de l'organe délibérant de l'AOT) ;
  - un dossier justifiant de la conformité du projet de décision avec les conditions prévues par le paragraphe 3 bis de l'article 5 du règlement OSP relatif à la dérogation relative aux circonstances exceptionnelles.
28. À ce titre, les éléments suivants doivent systématiquement être transmis à l'Autorité :
- le calendrier formel d'ouverture à la concurrence du lot concerné par la demande de dérogation pour circonstances exceptionnelles ;
  - les études menées et les éléments d'analyse justifiant la durée demandée du report (5 ans maximum) et sa proportionnalité à la circonstance invoquée ;
  - des éléments attestant que cette dérogation n'a pas déjà été mobilisée pour attribuer directement la convention en cours d'exécution.
29. Dans l'hypothèse où la circonstance exceptionnelle réside dans le nombre de procédures de mise en concurrence en cours au niveau de l'autorité compétente ou d'autres autorités, doivent être également transmis à l'Autorité :
- les avis de mise en concurrence et d'information de l'AOT ou des autres AOT en cours ;
  - le cas échéant, tout élément apportant des preuves factuelles des démarches engagées en vue de concertation ou de coordination avec les autres AOT concernées par des appels d'offres en cours.
30. Dans le cas où la circonstance exceptionnelle réside dans la nécessité de procéder à des modifications du champ d'application d'un ou de plusieurs contrats de service public pour optimiser l'offre de services publics, doivent être fournis à l'Autorité :
- le ou les contrats actuels de service public couvrant le ou les lots dont le champ d'application est à redéfinir ;
  - une note expliquant les modifications envisagées et leur caractère nécessaire pour optimiser l'offre de service ;
  - les études économiques, d'exploitation et capacitaires justifiant le recours aux motifs de modifications du champ des contrats ;
31. Pour les autres circonstances exceptionnelles invoquées :
- une note détaillée (i) présentant le contexte et la circonstance exceptionnelle invoquée et (ii) justifiant de sa réalité et de son caractère à la fois objectif et exceptionnel ;
  - une note accompagnée de toutes les justifications utiles expliquant en quoi cette circonstance empêche toute procédure de mise en concurrence ;

- une note justifiant de ce que l'attribution directe permet, compte tenu de la circonstance exceptionnelle invoquée, l'exécution du service la plus efficace possible au regard des coûts.

32. L'Autorité devant publier l'ensemble du dossier de saisine en application de l'article 3 du décret du 15 juin 2020 susvisé, l'AOT transmettra une version non confidentielle du dossier de saisine, expurgée des secrets protégés par la loi, comportant l'ensemble des documents listés aux points 28 à 32.

### 3. L'AUTORITÉ ÉMET UN AVIS CONFORME SUR LES DEMANDES DE DÉROGATION LIÉES À L'EXISTENCE DE CARACTÉRISTIQUES STRUCTURELLES ET GÉOGRAPHIQUES DU MARCHÉ ET DU RÉSEAU

#### 3.1. Le règlement OSP pose deux conditions cumulatives pour recourir à cette dérogation, liée à la performance des services publics de transport

33. Selon l'article 5, paragraphe 4 bis, du règlement OSP : « *Sauf interdiction en vertu du droit national, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer :*

*a) lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat **et***

*b) lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux, par rapport au précédent contrat de service public attribué » (soulignements ajoutés).*

34. En ce qui concerne la première condition relative à l'existence de « *caractéristiques géographiques et structurelles* », le règlement OSP évoque notamment la taille du marché et du réseau, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat.

35. Dans ses lignes directrices du 26 juin 2023 susvisées<sup>13</sup>, la Commission a précisé que « sans préjudice de l'appréciation de chaque situation au cas par cas, elle interprète les caractéristiques pertinentes et leur quantification comme suit :

- *Il convient d'exprimer la **taille du marché** en kilomètres-train, et celle du réseau en kilomètres de voie ferrée.*
- *La **complexité du réseau** peut être caractérisée, par exemple, par la présence de nombreux nœuds intermodaux, comme c'est souvent le cas au sein des réseaux locaux ou des réseaux de banlieue.*
- *La notion **d'isolement technique** peut, par exemple, désigner une situation dans laquelle les principaux éléments constituant le réseau s'écartent des normes de l'UE telles que les spécifications techniques d'interopérabilité.*
- *L'**isolement géographique** peut signifier pour certains réseaux qu'ils ne sont pas reliés physiquement aux réseaux voisins, par exemple lorsqu'ils sont situés sur une île.*

---

<sup>13</sup> Communication de la Commission sur des lignes directrices interprétatives concernant le règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route du 26 juin 2023, point 2.5.3.3., page 18.

- L'expression « **services couverts par le contrat** » peut, par exemple, faire référence à une « valeur stratégique » attribuée à ces services ».
36. **Cette liste n'est pas exhaustive**, d'autres caractéristiques du marché et du réseau pouvant être invoquées sous réserve de justifier le recours à une attribution directe. Les lignes directrices précitées de la Commission européenne précisent en ce sens que « *l'essentiel n'est pas tant le nombre ni la nature des caractéristiques invoquées par l'État membre, mais la démonstration qu'en l'espèce, ces caractéristiques justifient objectivement le recours à une attribution directe plutôt qu'à une mise en concurrence* »<sup>14</sup>.
37. En ce qui concerne la seconde condition prévue par l'article 5, paragraphe 4 *bis* du règlement OSP relative à l'amélioration de la qualité des services, du rapport coût-efficacité ou des deux, il est expressément prévu que l'amélioration doit être « *significative* »<sup>15</sup>.
38. Cet article précise que les exigences en matière de performance portent en particulier sur « la ponctualité des services, la fréquence des circulations ferroviaires, la qualité du matériel roulant, et les capacités de transport pour les voyageurs ».
39. Par ailleurs, il fixe des obligations quant au **contenu** du contrat de service public attribué directement pour assurer qu'il permette une amélioration de la performance :
- le contrat doit définir des exigences en matière de performance mesurables, transparentes et vérifiables ;
  - il doit contenir des indicateurs de performance permettant à l'AOT d'effectuer des évaluations périodiques ainsi que des mesures dissuasives en cas de non atteinte des objectifs et ;
  - l'AOT a l'obligation de procéder à des évaluations périodiques (au maximum tous les cinq ans).
40. La **charge de la preuve** est supportée par l'AOT saisissante, de sorte qu'elle devra démontrer le respect des deux conditions précitées.

### **3.2. Dans un premier temps, l'Autorité vérifiera l'existence de « caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau » justifiant une attribution directe**

41. En premier lieu, l'AOT saisissante devra apporter la preuve de l'existence d'une ou de plusieurs caractéristique(s) structurelle(s) ou géographique(s) qu'elle invoque sur la portion du réseau faisant l'objet du contrat qu'elle envisage d'attribuer directement. L'Autorité appréciera leur pertinence au cas par cas.
42. En second lieu, les AOT devront démontrer, sur la base d'éléments objectif et chiffrés, que les caractéristiques structurelles et géographiques invoquées justifient une attribution directe. Pour ce faire, elles pourront notamment produire une analyse socio-économique démontrant que, compte tenu des caractéristiques invoquées, l'attribution directe doit être préférée à une mise en concurrence. Cette analyse pourra, le cas échéant, reposer sur la comparaison entre la valeur actuelle nette attendue – ou tout autre indicateur équivalent – du service sans mise en concurrence et la valeur actuelle nette – ou tout autre indicateur équivalent – du service après mise en concurrence. Cette analyse pourrait ainsi prendre en compte, d'une part, le coût d'un appel d'offres, d'autre part, le gain anticipé d'une mise en concurrence dans le cas considéré. L'AOT pourra si besoin s'appuyer sur une procédure de mise en concurrence de son lot ou sur un parangonnage de mise en concurrence de lots comparables pour étayer son

---

<sup>14</sup> *Ibid.*, point 2.5.3.3, page 17.

<sup>15</sup> *Ibid.*, point 2.5.3.3., page 18.



scénario contrefactuel. L'Autorité précise que, dans l'hypothèse où une analyse socio-économique ne serait pas en mesure de refléter les effets sur les conditions d'attribution du contrat de la caractéristique structurelle et géographique invoquée, l'AOT pourra produire toute autre justification appropriée.

### **3.3. Dans un second temps, l'Autorité vérifiera que l'attribution directe améliore significativement la qualité de service ou le rapport coût-efficacité ou les deux**

43. Il revient à l'AOT saisissante de justifier, sur la base d'éléments précis et chiffrés, de l'amélioration significative de la qualité de service ou du rapport coût – efficacité dans le contrat attribué directement par rapport au contrat précédent. Le caractère significatif de cette amélioration sera apprécié au cas par cas et l'Autorité pourra notamment prendre en compte le niveau de qualité de service et/ou le rapport coût-efficacité du précédent contrat ainsi que le rapport-coût efficacité qui résulterait d'une mise en concurrence en tenant compte de la caractéristique structurelle et géographique invoquée.
44. Dans le cadre de son avis conforme, l'Autorité vérifiera que les clauses contractuelles du projet de contrat répondent aux exigences du règlement OSP. Elle pourra effectuer un suivi du projet de contrat pour s'assurer de la bonne inscription des indicateurs et objectifs retenus, des clauses de pénalités financières en cas de non-atteinte des objectifs et de la mise en œuvre des clauses de résiliation en cas de non-atteinte fréquente, trop importante ou insuffisamment justifiée des objectifs. L'AOT adressera à l'Autorité la convention signée contenant ces stipulations.

#### **3.3.1. Amélioration significative de la qualité de service par rapport au contrat de service public précédent**

45. L'analyse de l'amélioration significative de de la qualité de service repose sur une comparaison d'indicateurs fiables et utiles entre le contrat en cours et le contrat en voie d'être attribué directement. Ces indicateurs doivent être établis pour le même périmètre géographique que celui de la précédente convention.
46. Compte tenu des résultats de la consultation publique, l'Autorité appréciera l'évolution prévue de la qualité de service selon les indicateurs fournis par l'AOT, qui peuvent notamment être liés :
  - à la **qualité de service apportée au client**, tels que le niveau de satisfaction voyageurs, la qualité de l'information voyageurs, la qualité de la relation clientèle, les solutions de substitution, le taux de fraude, ou en l'absence de ces indicateurs, tout autre indicateur présent dans le contrat en cours ;
  - à la **conformité de l'offre au contrat**, tels que le niveau d'offre réalisée, le respect des capacités d'emport et des compositions ou en l'absence de ces indicateurs, tout autre indicateur présent dans le contrat en cours ;à la **qualité de la production**, tels que le taux de régularité au départ et à l'arrivée (cause entreprise ferroviaire), la propreté et le fonctionnement des équipements, le taux des moyens de substitution assurés ou en l'absence de ces indicateurs, tout autre indicateur présent dans le contrat en cours.
47. L'évolution de la qualité de service sera appréciée sur la base d'au moins un indicateur de chaque catégorie prévue par la liste précisée au point 47.

### **3.3.2. Amélioration significative du rapport coût-efficacité par rapport au contrat précédent**

48. L'amélioration significative du rapport coût-efficacité s'évalue également à l'aune du contrat précédent.
49. Compte tenu des résultats de la consultation publique, l'Autorité propose aux AOT de mesurer l'évolution du rapport coût-efficacité en utilisant l'indicateur du coût au train-kilomètre, entre le contrat en cours et le contrat en voie d'être attribué directement, et ce, à isopérimètre.

### **3.4. Le dossier de saisine de l'Autorité prévu à l'article 3 du décret du 15 juin 2020 doit permettre d'attester du respect des deux conditions cumulatives prévues dans le règlement OSP**

50. Conformément à l'article 3 du décret du 15 juin 2020 susvisé, le dossier de saisine de l'Autorité devra comprendre :
  - le projet de décision motivée d'attribuer directement le contrat de service public (projet de délibération motivée de l'organe délibérant de l'AOT) ; et
  - un dossier justifiant de la conformité du projet de décision avec les conditions prévues par le paragraphe 4 *bis* de l'article 5 du règlement OSP :
51. À ce titre, les documents suivants doivent être transmis à l'Autorité :
  - en ce qui concerne l'existence de caractéristiques structurelles ou géographiques :
    - une note justifiant de l'existence de caractéristiques structurelles et géographiques invoquées et comportant tout élément d'explication nécessaire à leur appréhension ;
    - des éléments caractéristiques des lignes ferroviaires des lots<sup>16</sup> ;
  - en ce qui concerne la justification d'une attribution directe du contrat en raison des caractéristiques géographiques ou structurelles invoquées :
    - une analyse socio-économique étayée justifiant de l'avantage de recourir à une attribution directe plutôt qu'à une mise en concurrence du lot ainsi que les données exhaustives associées ou toute autre justification appropriée dans l'hypothèse où une analyse socio-économique ne serait pas pertinente au cas d'espèce ;
  - en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de service ou du rapport coût-efficacité ou des deux :
    - le contrat de service public existant et le projet de contrat de service public qu'il est envisagé d'attribuer directement, comprenant (i) les indicateurs de performance et de qualité de service et les objectifs fixés ; et (ii) les mesures de sanctions financières en cas de non atteinte de ces objectifs ;

---

<sup>16</sup> La compréhension des caractéristiques des lignes constituant le ou les lots nécessite de produire notamment les (i) schémas de ligne, (ii) classement UIC, (iii) documents d'exploitation SNCF Réseau de la ligne (RT), (iv) parcours de chaque ligne des lots concernés sur une carte ATLAS du Réseau ferré au format informatique.

- une note (i) comparant le coût au train-kilomètre, prévisionnel et réalisé, de l'actuelle et de la future convention à isopérimètre, (ii) indiquant et justifiant le rapport coût-efficacité attendu en cas de mise en concurrence du service et (iii) justifiant, le cas échéant au travers d'autres indicateurs, l'amélioration significative du rapport coût - efficacité ;
  - une note indiquant (i) pour la convention en cours les indicateurs de qualité de service, les objectifs y afférents et leur réalisation, les sanctions prévues par le contrat en cas de non atteinte de ces objectifs et (ii) pour le contrat qu'il est projeté de conclure, les indicateurs de qualité de service, les objectifs et les sanctions associées.
52. L'Autorité devant publier l'ensemble du dossier de saisine en application de l'article 3 du décret du 15 juin 2020, l'AOT transmettra une version non- confidentielle, expurgée des secrets protégés par la loi, du dossier de saisine détaillé aux points 51 et 52.

#### **4. L'AUTORITÉ ÉMET UN AVIS SIMPLE SUR LES DEMANDES DE DÉROGATION RELATIVES AU CAS OÙ LE GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE EST AUSSI ENTREPRISE FERROVIAIRE CANDIDATE SUR LE LOT**

##### **4.1. Le règlement OSP précise les infrastructures susceptibles de faire l'objet de la dérogation et encadre la durée des contrats attribués directement sur ce fondement**

53. Cette dérogation est prévue par l'article 5, paragraphe 4 *ter*, du règlement OSP qui indique qu'une AOT « peut décider d'attribuer directement des contrats de service public (...) lorsqu'ils portent uniquement sur les services de transport ferroviaire de voyageurs par un opérateur qui gère simultanément la totalité ou la majeure partie de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle les services sont fournis ».
54. Les infrastructures susceptibles de faire l'objet de cette dérogation sont constituées :
- des réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire ;
  - des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs.
55. L'article 5, paragraphe 4 *ter*, du règlement OSP encadre la durée de ces contrats, qui ne peut excéder 10 ans. Par exception<sup>17</sup>, cette durée peut être allongée pour tenir compte :
- des conditions d'amortissement des actifs ;
  - des coûts engendrés par la situation géographique particulière de l'infrastructure dans les régions ultrapériphériques.

##### **4.2. Dans le cas où l'Autorité est saisie par un tiers, l'AOT souhaitant recourir à cette dérogation devra justifier de la gestion majoritaire de l'infrastructure par le candidat sur le lot**

56. Dans le cas où un tiers, à qui la décision de recourir à cette dérogation est susceptible de faire grief, saisit l'Autorité, l'AOT justifiera que l'opérateur de services de transport ferroviaire de voyageurs à qui elle souhaite attribuer directement le contrat d'un lot assure simultanément la gestion *a minima* de 51 % du linéaire de voies de l'infrastructure ferroviaire de ce même lot.

---

<sup>17</sup> Article 4, paragraphe 4 du règlement OSP.

### **4.3. Composition de la demande d'évaluation et du dossier justifiant de la conformité de la décision d'attribution directe aux conditions prévues par le paragraphe 4 ter de l'article 5 du règlement OSP**

57. Le dossier de saisine de l'Autorité d'une demande d'évaluation doit comporter :
- les noms, prénoms, raison sociale du saisissant ainsi qu'une note justifiant en quoi la décision est susceptible de lui faire grief ;
  - la décision motivée prise par l'AOT d'attribuer un contrat de service public en application du paragraphe 4 ter de l'article 5 du règlement OSP faisant mention de sa date de publication ;
  - l'objet de la saisine de l'Autorité (points sur lesquels une évaluation est demandée).
58. Informée par l'Autorité de la demande d'évaluation, l'AOT fournit à l'Autorité un dossier justifiant la conformité de la décision préalable avec les conditions prévues par le paragraphe 4 ter de l'article 5 du règlement OSP.
59. Ce dossier comprend :
- un schéma technique des lignes du lot concerné par la procédure ;
  - un schéma technique des périmètres de gestion de l'infrastructure du lot affecté à l'opérateur concerné par la procédure d'attribution au titre de la présente dérogation ;
  - le calcul et la méthodologie retenus pour déterminer la part de gestion spécifiquement allouée à l'entreprise attributaire ;
  - une justification de la durée du projet de contrat.
60. L'Autorité devant publier, en application de l'article 2 du décret du 15 juin 2020, la demande d'évaluation ainsi que le dossier justifiant la conformité de la décision préalable avec les conditions prévues par le paragraphe 4 ter de l'article 5 du règlement OSP, une version non confidentielle de ces documents, expurgée des secrets protégés par la loi, lui est transmise.