



➤ La mise en
concurrence des
lignes 15, 16, 17 et 18
du Grand Paris
Express (GPE)

**Journée
d'information du
13 juin 2019**

COMPTE-RENDU

1. RAPPEL DU DEROULE DE LA JOURNEE

La réunion d'information organisée le 13 juin 2019 à Paris par Île-de-France Mobilités et consacrée aux modalités du processus de mise concurrence des futures lignes 15, 16, 17 et 18 du Grand Paris Express a permis de rassembler une dizaine d'opérateurs de transport français et étrangers.

Les opérateurs étaient réunis en présence de la RATP Infrastructure, désignée gestionnaire technique des infrastructures par la loi Grand Paris, de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage et propriétaire des infrastructures, et de la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM).

La matinée s'est poursuivie par une visite de la Fabrique du métro, organisée par la Société du Grand Paris, qui a partagé avec les opérateurs, l'état d'avancement des travaux et des informations techniques sur l'organisation des lignes 15, 16, 17 et 18.

Les présentations faites durant cette journée sont téléchargeables à partir du site d'Île-de-France Mobilités :

<https://www.iledefrance-mobilites.fr/les-projets/grand-paris-express-la-journee-information-aux-operateurs-sest-tenue-le-13-juin/>

2. PRINCIPALES THEMATIQUES ABORDEES LORS DES QUESTIONS-REPONSES

La séance de questions-réponses a fait ressortir plusieurs thèmes de réflexion.

- Durée d'exploitation

Le souhait que l'opérateur de transport puisse bénéficier, en cas de retard de chantier, d'une durée fixe d'exploitation a été exprimé.

- ⇒ Le projet de contrat de service public détaillera les modalités de détermination de la durée du contrat, qui devra en effet prendre en compte le risque d'un retard du chantier. IDFM prend à ce jour comme hypothèse de travail une durée fixe minimale d'exploitation (cf. slide 38 de la présentation d'Île-de-France Mobilités).

- Rôle de l'opérateur de transport et limite de responsabilités

Plusieurs interrogations ont porté sur le périmètre des missions qui seront confiées à l'opérateur, notamment :

- ✓ Pendant la période de pré-exploitation (essais et réception)

- ⇒ L'opérateur aura un rôle habituel de pré-exploitation.

Si la réception des ouvrages relève de la seule responsabilité de la SGP, IDFM et ses partenaires réfléchissent aux modalités d'association de l'opérateur, pendant la phase de pré-exploitation, aux essais de maintenabilité/exploitabilité.

Un mécanisme d'observations sur la phase de réception et de transfert en gestion technique est en cours de définition et sera intégré à la convention d'interfaces. Le pilotage de la Marche à Blanc sera à la charge de l'opérateur de transport. L'ensemble des missions de pré-exploitation sera rémunéré via le contrat de service public.

IDFM prend à ce jour comme hypothèse de travail une durée fixe de deux ans pour la période de pré-exploitation précédant la mise en service du premier tronçon de ligne de chaque contrat.

- ✓ En gares (rôle de gestionnaire des gares, maintenance des équipements en gares, valorisation des gares)
 - ⇒ L'opérateur sera gestionnaire de la gare et sera à ce titre responsable d'obtenir l'autorisation d'ouverture au public
 - ⇒ La maintenance des équipements en gares et la valorisation des gares (gestion des commerces et de la publicité) font l'objet de discussions au Parlement (LOM).
 - ⇒ L'opérateur ne sera pas en charge, en principe, de la gestion d'aménagements connexes pour l'intermodalité en ce qui concerne les parkings/voitures.
 - ⇒ En cas d'ERP unique sur une gare de correspondances, le gestionnaire de gare, sera désigné au cas par cas. Pour le 1er contrat qui sera attribué par IDFM (le contrat concernant les lignes 16 et 17), seule la gare de Saint-Denis-Pleyel est concernée par cette problématique. C'est l'opérateur attributaire de ce contrat, qui gèrera l'ERP unique.

- ✓ Avec le matériel roulant (modalités d'association opérateur de transport/fournisseur du matériel roulant)
 - ⇒ Alstom est le titulaire du contrat de conception et fourniture du matériel roulant pour les lignes 15/16/17 (GO5.1), attribué par la SGP ; IDF-M deviendra propriétaire des rames au fil de leur réception.
 - ⇒ La répartition des tâches de maintenance entre Alstom et les opérateurs de transport sera la suivante :

		GO5.1 Matériel Roulant Voyageur	GO2 B Equipements embarqués	GO4 Equipements Automatisme de Conduite (AC) embarqués	GO5.3 Equipements Industriels liés au MRV en SMR
Norme FD X60-000	Niveau 1	Exploitant	Exploitant	Exploitant	Exploitant
	Niveau 2	Exploitant	Exploitant	Exploitant	Exploitant
	Niveau 3	Exploitant	Exploitant	Exploitant	Exploitant
	Niveau 4	Fournisseur	Fournisseur	Fournisseur	Fournisseur
	Niveau 5	Fournisseur	Fournisseur	Fournisseur	Fournisseur

- ✓ Avec le gestionnaire technique de l'infrastructure (dans les gares, automatismes embarqués, SMR - articulation des indicateurs de performance du gestionnaire de l'infrastructure et des indicateurs de performance de l'opérateur)
 - ⇒ Des protocoles opérationnels à conclure entre RATP Infrastructures, les opérateurs, et le cas échéant la SGP, régissant les modalités de fonctionnement aux interfaces, seront à conclure pendant la période de préexploitation. La liste des principes directeurs et leurs modalités d'application sont prévues dans la convention d'interfaces.
 - ⇒ Automatismes embarqués : la répartition faite par la loi, est la suivante, les logiciels et automatismes au sol sont de la responsabilité de RATP Infrastructures et les automatismes embarqués la responsabilité des opérateurs de transport (cf. [arrêté du 8 février 2019](#)).

Les responsabilités des mainteneurs principaux et associés, concernant ce point font l'objet d'échanges entre les acteurs du GPE dans le cadre de la convention d'interfaces.

- ⇒ Indicateurs de performance : les contrats de service public fixeront des objectifs de performance. Une procédure de partage des responsabilités entre le gestionnaire d'infrastructure et les opérateurs devra être définie.
- ⇒ La maintenance du gros œuvre, du clos couvert des SMR, PCC et gares relèveront de RATP infrastructures.

- Mécanisme de rémunération de l'opérateur de transport

Des interrogations ont été formulées sur le souhait d'IDFM de prévoir une part variable de la rémunération liée à la fréquentation.

- ⇒ L'opérateur devra gérer la vente de titres réalisée en gares. Les recettes de vente de titres seront intégralement versées à IDFM. L'opérateur recevra, en contrepartie, une rémunération qui dépendra notamment du nombre de validations. La politique tarifaire est du seul ressort de l'Autorité Organisatrice. L'opérateur de transport ne disposera donc d'aucune marge de manœuvre sur la politique tarifaire.
- ⇒ L'opérateur aura toute latitude pour mettre en œuvre sa politique d'offre de services en gares comme son offre de transport. Il sera en partie rémunéré au regard de l'atteinte d'objectifs de performance mesurant la qualité de service et la réalisation de son offre de transport.
- ⇒ La communication auprès des usagers sera gérée par l'opérateur, mais devra respecter une charte IDFM.

- Organisation de la procédure

Plusieurs questions ont été formulées sur l'organisation de la procédure (critères de préqualification, nombre de tours d'offres, critères du choix de l'offre, possibilité de candidater à toutes les procédures...)

- ⇒ Ces points seront détaillés dans l'avis d'appel public à la concurrence ou le dossier de consultation.
- ⇒ Il sera possible de candidater pour toutes les procédures.
- ⇒ IDFM envisage d'organiser une phase de commentaires sur le dossier de consultation (le nombre de tours d'offres n'est pas encore déterminé).

- Questions de compréhension

IDFM a répondu aux questions de compréhension sur le projet et rappelé notamment les points suivants :

- ⇒ Le Référentiel Technique du Réseau permettra de regrouper les données qui décriront, à un instant T, le réseau et qui devront permettre à tout exploitant ou mainteneur de prendre en mains les infrastructures et de mettre en place son schéma opérationnel, son programme de maintenance et son savoir industriel pour exploiter ou maintenir le réseau ;
- ⇒ Le matériel roulant est de type « BOA ».