



Principes de la mise en concurrence des réseaux routiers de grande couronne

-

Présentation aux Conseils départementaux

2018

Ordre du jour

1. **Rappel du contexte**
2. **Périmètres des futurs contrats**
3. **Articulation des projets et de la mise en concurrence**

1. Rappel du contexte

Position Etat

Courrier du 10 janvier 2017

⇒ le Préfet confirme, suite à un avis du Conseil d'Etat, que les contrats devaient être mis en concurrence dès le 1^{er} janvier 2017

⇒ période transition de 4 ans demandée par le STIF et acceptée par l'Etat

Lors d'un conseil extraordinaire du 26 janvier 2017, le conseil d'IDFM valide les CT3 et le lancement du « *processus de mise en concurrence avec une réflexion sur les conditions de mise en concurrence* »

Quatre réunions du groupe de travail associant l'Etat de mai à septembre 2017

Réunion avec le Préfet Cadot le 7 novembre 2017, en présence de la DGITM

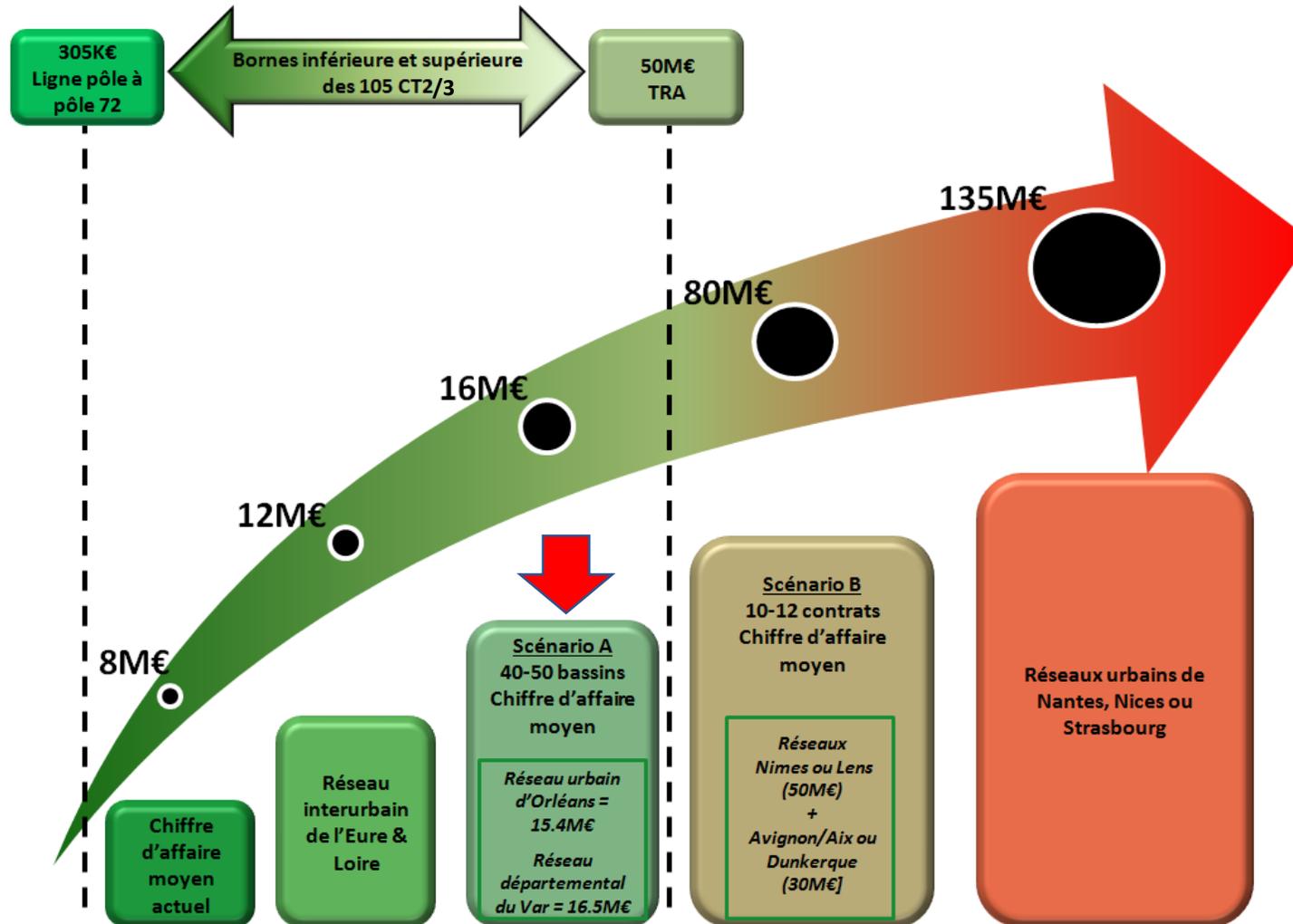
Le Préfet a demandé que la mise en concurrence soit engagée, au plus tard en février 2018, sur au moins quatre réseaux (vague 1).

Un avis de pré-information a été publié en amont du lancement de la mise en concurrence sur l'ensemble des autres réseaux (vagues 2 et 3).

Le conseil d'IDFM vote le 4 février 2018 le lancement de 4 premières délégations de service public

2. Périmètres des futurs contrats

Actuellement, un rapport de 1 à 160 entre le plus petit et le plus gros CT3 : le passage à une quarantaine de contrats permettra une certaine homogénéisation de la taille des contrats à un niveau attractif pour une majorité d'opérateurs



Le nouveau découpage permet une mise en cohérence des contrats avec la nouvelle carte intercommunale et les bassins de vie. La contractualisation avec un seul opérateur par réseau facilitera leur mise en responsabilité

- De nombreux territoires sont aujourd'hui desservis par des lignes relevant de plusieurs CT3
- De nombreux territoires sont en conséquence desservis par des lignes exploitées différemment et par différentes entreprises
- De nombreux périmètres contractuels ne correspondent plus aux nouvelles intercommunalités
- De nombreuses lignes assurent des dessertes longues, dites inter-bassins, avec des vocations et des statuts contractuels variés
- La gestion contractuelle, tant pour les transporteurs, les collectivités qu'IDFM, est aujourd'hui lourde



- Intégrer les nouveaux périmètres intercommunaux de 2016
- Prendre en compte les bassins de vie et d'emplois actuels, et les spécificités de certains bassins très urbains
- Construire des contrats différents de par les natures d'activités (notamment urbain / interurbain) et les tailles

Découpage des réseaux : méthode d'affectation des lignes à un contrat

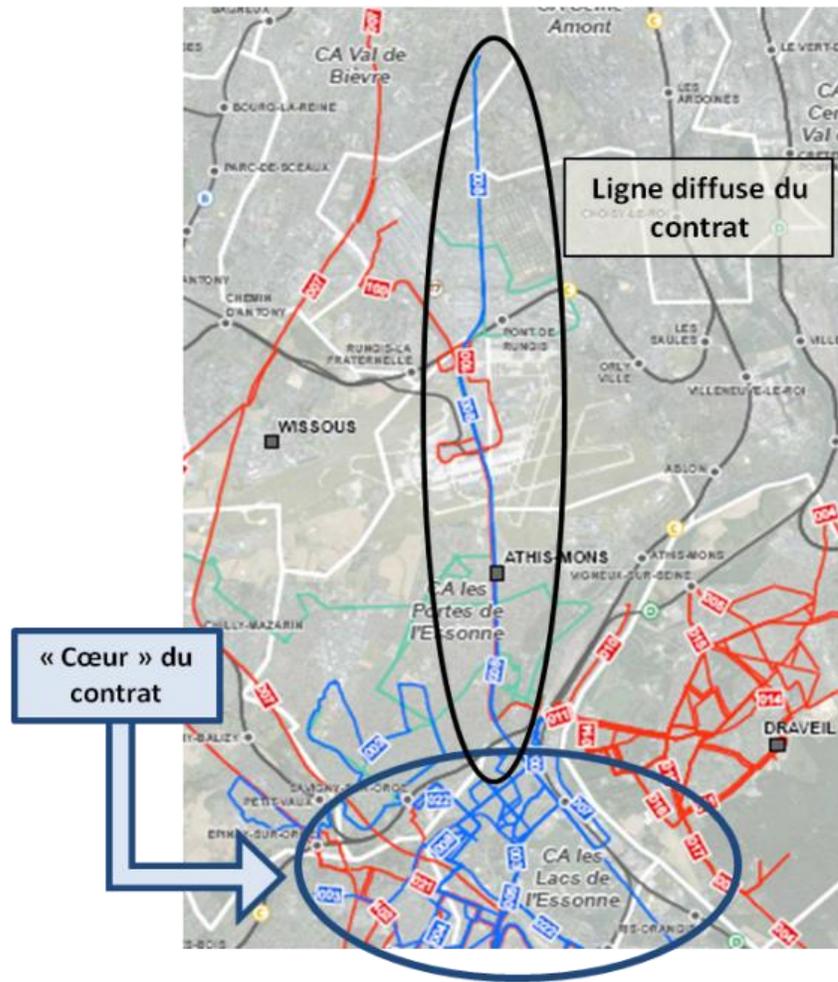
Critères d'entrée : le bassin de vie et de déplacement

Ce critère simple permet l'affectation de la grande majorité des lignes.

Cas particulier des lignes « inter-bassins » :

Les lignes ont été affectées en fonction des validations en heures de pointe du matin

Critère technico-économique : les dépôts



| Découpage des réseaux : contenu des contrats

Sont intégrés dans les futurs contrats

Les lignes régulières objet des CT3

Le cas échéant les **lignes ayant déjà fait l'objet d'une mise en concurrence**, à l'issue de leur contrat dédié

Les TAD labellisés Flexigo

Le cas échéant les **lignes régulières Noctilien actuellement opérées par SNCF Mobilités**

Ne sont pas intégrés

Les services spéciaux scolaires

A court terme, maintien d'une organisation par marchés publics avec délégation opérationnelle aux organismes locaux

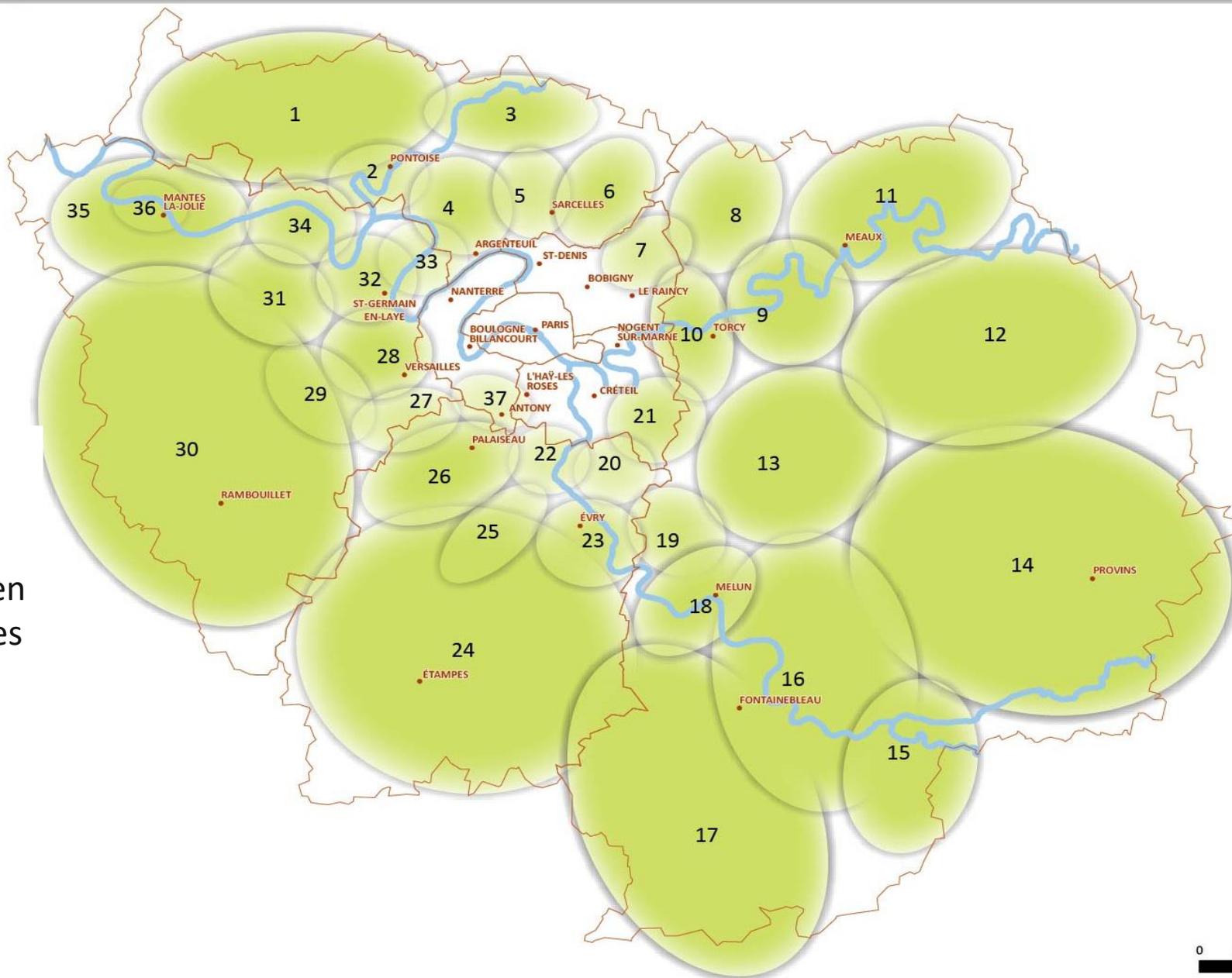
Les TAD non labellisés

Les services opérés par RATP, dont l'échéance de mise en concurrence est fixée au 1^{er} janvier 2025, qui pourraient être intégrés à l'issue de certaines dsp de courte durée (2021=>2024)

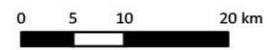
Les services distincts juridiquement, en l'état du droit, du service public de transport (exemple : gestion gare routière) **ou qui ne constituent pas un service public** (exemple : covoiturage)



Périmètres indicatifs des futurs contrats



Deux contrats, 38 et 39 (grand ouest et grand est), réunissant uniquement des lignes interurbaines et Express...Mais, en fonction des profils d'usage et des opportunités de remisage, la plupart lignes des interurbaines ou Express sont rattachées à un bassin de vie



Source : BD TOPO IGH 2017 - DGA/IS/MS/OSC
Réalisation : DGA/IS/MS/SH - février 2018 - CG - périmètres_CTI.ai

| Découpage des réseaux : remarques complémentaires

- **Les intercommunalités les plus vastes**, composées de plusieurs bassins de vie, feront l'objet de plusieurs contrats. Ces EPCI seront partenaires d'IDFM sur plusieurs réseaux.
- **Sur les territoires les moins denses**, la recherche d'une taille de contrat suffisante conduit à intégrer plusieurs EPCI dans le périmètre d'un même réseau. Les EPCI signataires d'une convention partenariale pourront poursuivre leur partenariat, les autres EPCI resteront les interlocuteurs d'IDFM pour toute évolution d'offre les concernant.
- **Le travail d'affectation fin des lignes à chacun des futurs réseaux est en cours**, IDFM reviendra vers chaque EPCI (cf. ci-dessous les prochaines étapes)

3. Articulation des projets de développement et de la mise en concurrence

Développement de l'offre bus

La mise en concurrence suppose d'établir une **offre de référence** pour permettre aux entreprises d'établir une proposition. Cette référence intégrera :

- les projets pertinents, actuellement à l'étude, dont la mise en service est prévue avant la fin des contrats CT3 (y compris les évolutions d'offre requises par une surcharge ou des enjeux de sécurité qui interviendraient pendant la procédure de mise en concurrence)
- les évolutions d'offre déjà identifiées et jugées nécessaires à compter du 1^{er} janvier 2021 et sur la durée du contrat.

Compte tenu que l'analyse des offres et les négociations ne peuvent être conduites que par IDFM :

- soit l'EPCI et IDFM sont en capacité de définir précisément les évolutions d'offre nécessaires
⇒ les candidats élaboreront une proposition économique en conséquence
- Sinon, le DCE décrira l'évolution du territoire ainsi que les potentiels nouveaux générateurs de déplacement, ce qui permettra d'une part aux candidats d'élaborer une proposition technique et économique en conséquence et, d'autre part, de définir des modalités contractuelles adaptées (coût marginal).

Transition énergétique et mise en concurrence

La transition énergétique est un projet de moyen terme supposant la **conversion énergétique des dépôts** et **l'acquisition de véhicules** de nouvelles générations :

- 100% du parc de bus dans les zones denses les plus polluées propre en 2025, ce qui impose la conversion des dépôts concernés d'ici mi-2024 ;
- Fin programmée des acquisitions de bus diesel au profit de véhicules électriques ou bio-GNV ;
- Au cas par cas, les dépôts susceptibles d'être repris par IDFM à la fin des CT3 (dits « dépôts stratégiques ») seront aménagés soit avant la fin des CT3 soit dans le cadre de la délégation de service public ;
- Dans certains secteurs, faute de dépôts stratégiques, IDFM réitère sa demande aux collectivités de proposer des sites d'implantation ; cf. ci-après
- IDFM poursuit sa démarche d'acquisition de matériel roulant, en remplacement progressif du parc actuel (le parc actuel sera repris par IDFM à la fin des CT3)

Autres points d'attention

Outre les développements d'offre et la transition énergétique, la préparation de la mise en concurrence requiert une attention particulière sur les points suivants notamment :

L'amélioration de la qualité de service :

- évolution des standards de qualité pour tenir compte des nouvelles technologies à disposition des entreprises,
- davantage de mesures de qualité de service par IDFM (ou son mandataire) et donc moins d'états déclaratifs par les opérateurs,
- plus forte prise en compte du ressenti de l'utilisateur

Réunir les conditions les plus favorables à **une mise en concurrence socialement réussie** :

- connaissance précise des règles sociales en vigueur dans les entreprises facilitant la transition en cas de changement de délégataire
- un standard de RSE (responsabilité sociétale des entreprises) dans les dossiers de consultation