

AVIS DE CONSULTATION

Contrat de service public de transport ferroviaire régional de voyageurs de la ligne J

REGLEMENT DE LA CONSULTATION
POUR ECHANGES AU SENS DE
L'ARTICLE R 2111-1 DU CODE DE
LA COMMANDE PUBLIQUE

Date limite pour solliciter une prise de rendez-vous : 24 novembre 2023

Date limite de remise des contributions écrites : 6 décembre 2023

SOMMAIRE

1. OBJET DE LA CONSULTATION	4
CONTEXTE.....	4
PROBLEMATIQUE GENERALE.....	4
2. DOSSIER DE CONSULTATION POUR ECHANGES	6
3. MODALITES DE DEROULEMENT DE LA CONSULTATION D’ECHANGES	6
3.1 ETAPES DE LA CONSULTATION D’ECHANGES.....	6
3.2 PRECISIONS QUANT AUX CONDITIONS DE PARTICIPATION PAR UNE ENTREPRISE SEULE OU PAR PLUSIEURS ENTREPRISES CONJOINTEMENT	6
3.3 PRECISIONS QUANT A LA CONTRIBUTION ECRITE A REMETTRE.....	7
4. PRINCIPES APPLICABLES A LA CONSULTATION	7
4.1 CADRE DE LA CONSULTATION	7
4.2 TRANSPARENCE ET EGALITE DE TRAITEMENT.....	7
4.3 CONFIDENTIALITE	8
4.4 QUALITE DES INFORMATIONS TRANSMISES	8

IDENTIFICATION DE L'ETABLISSEMENT

Ile de France Mobilités (IDFM)

39-41 rue de Châteaudun,

75009, PARIS

Les échanges et questions éventuels relatifs à la présente procédure de Consultation seront adressés à Ile de France Mobilités : csp-tn@iledefrance-mobilites.fr.

GLOSSAIRE

Contribution Ecrite : fichier intitulé « IDFM MEC TN J - sondage VND questionnaire » complété par le Participant accompagné le cas échéant d'annexes.

Dossier de Documentation Technique : Document communiqué aux Participants ayant soumis, dans les délais requis, une demande rendez-vous pour une Réunion Bilatérale

Participant : entreprise ou groupement d'entreprises sollicitant une demande de Prise de Rendez-vous

1. OBJET DE LA CONSULTATION

CONTEXTE

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

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

Le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 5 février 2020 a validé le principe de mise en concurrence des services de transport ferroviaire régional de voyageurs à partir de 2023 dans le respect du calendrier prévu par la loi NPF.

Dans ce cadre un certain nombre de procédures de mise en concurrence ont d'ores et déjà été engagées : une première (Lot 1 T4/T11) vient de se conclure, deux autres sont en cours (Lot 2 T12/T13 et Ligne L) et deux autres ont été annoncées (Ligne J et N) au marché au moyen d'un avis de pré-information.

Soucieuse de trouver le meilleur équilibre entre les objectifs fixés à la mise en concurrence du réseau Transilien par son Conseil d'Administration¹ et les attentes légitimes du marché, Ile-de-France Mobilités, en préparation de la mise en concurrence de la Ligne J, souhaite lancer une procédure de sourcing sur les thématiques ci-abordées.

PROBLEMATIQUE GENERALE

Dans le cadre du Schéma Directeur MR (SDMR), Île-de-France Mobilités a commandité auprès de SNCF Voyageurs la mise en œuvre d'un programme d'investissement sur le site de Val-Notre-Dame (VND) dans la perspective de regrouper sur ce site l'intégralité de la maintenance des rames (type NAT) de la Ligne J. Ce programme d'investissements comprenait deux composantes ayant pour objets principaux :

- Phase 1 : Création d'un atelier de 3 VFP (les travaux sont achevés et l'équipement est en service depuis 2021)
- Phase 2 : Création d'un atelier de 3 VFP + TEF/VEF (les travaux sont en cours – livraison attendue pour début 2025)

La réalisation de ce programme était considérée jusqu'à peu comme un préalable suffisant à la mise en concurrence de l'exploitation de la Ligne J. Toutefois, une étude de flux récente a démontré qu'à l'issue de la phase 2 susmentionnée, le technicentre de VND sera, en l'état des infrastructures, proche de la saturation (mouvements). Une analyse technique a identifié, comme étant le plus à même d'augmenter la productivité du site et de redonner des marges de manœuvre pour la gestion des mouvements, le projet de création d'un poste d'aiguillage automatisé de contrôle des mouvements (le « Poste »).

¹ Les objectifs d'Île-de-France Mobilités dans la mise en concurrence des lignes ferroviaires, sont principalement les suivants :

- Une amélioration de la qualité du service, permise notamment par une réflexion sur l'organisation des missions exercées par l'opérateur, une plus grande agilité des futurs opérateurs, une plus forte capacité à trouver des solutions innovantes ;
- Une redynamisation des lignes Transilien en souffrance ;
- Une organisation repensée qui permettra la baisse des coûts unitaires pour couvrir tout ou partie des coûts de développement de l'offre sur le réseau transilien et l'amélioration de la qualité de service.

Toutefois, le calendrier de conception et de réalisation des travaux du Poste ne permettrait pas (i) aux dossiers de conception et autres documents techniques relatifs au Poste et à son fonctionnement d'être mis à disposition des candidats à l'exploitation de la Ligne J dans des délais compatibles avec le calendrier prévu pour cette procédure de mise en concurrence² et (ii) aux travaux en question d'être achevés à l'échéance de la reprise d'exploitation par l'exploitant choisi dans le cadre de la procédure de mise en concurrence, telle que définie aujourd'hui.

Dès lors, Île-de-France Mobilités s'interroge sur l'articulation de la réalisation du Poste avec la procédure de mise en concurrence du contrat de service public pour l'exploitation de la ligne J, particulièrement sur les points suivants :

- À qui confier la réalisation de ce poste d'aiguillage et ce, dans quel cadre contractuel ? Dans quel calendrier et avec quelles conséquences sur le calendrier de la procédure de mise en concurrence du contrat de service public de la ligne ?

Île-de-France Mobilités a identifié à date deux macro-scénarios possibles, sur lesquels elle souhaite recueillir l'avis du marché et notamment des opérateurs économiques actifs dans les délégations de service de transport ferroviaire de voyageurs et dans la conception, la réalisation et maintenance d'infrastructures telles que le Poste (les « Participants »).

² Dans sa délibération du 7 décembre 2022, le CA d'Île-de-France Mobilités (56c73684-a7ed-4797-8d62-900da8787c53_RAA+147-1_Délibérations.pdf (iledefrance-mobilites.fr)) indique notamment des dates prévisionnelles (i) de désignation du nouvel opérateur courant 2025 et (ii) de reprise d'exploitation par le nouvel opérateur pour le SA 2027.

2. DOSSIER DE CONSULTATION POUR ECHANGES

Le Dossier de Consultation pour Echanges comporte les documents suivants :

- ✓ Le présent règlement de la Consultation pour sourçage
- ✓ Le fichier Word intitulé « IDFM MEC TN J - sondage VND questionnaire »
- ✓ Un Dossier de Documentation Technique

Ce Dossier de Documentation Technique sera transmis aux Participants une fois qu'une demande de Prise de Rendez-vous aura été faite à Île-de-France Mobilités dans les conditions définies au présent document.

3. MODALITES DE DEROULEMENT DE LA CONSULTATION D'ECHANGES

3.1 ETAPES DE LA CONSULTATION D'ECHANGES

La Consultation d'échanges se déroulera de la façon suivante :

- Le Participant sollicite auprès d'Île-de-France Mobilités, une prise de rendez-vous pour une Réunion Bilatérale au plus tard le 24 novembre 2023 à 17 heures, par courriel envoyé à l'adresse suivante :
csp-tn@iledefrance-mobilites.fr
- Suivant réception d'une demande de prise de rendez-vous, le Dossier de Documentation Technique est adressé au Participant par retour de mail au plus tard dans un délai de 2 (deux) jours ouvrables ;
- Le Participant envoie sa Contribution Ecrite au plus tard le 6 décembre 2023 à 17 heures à l'adresse suivante :
csp-tn@iledefrance-mobilites.fr
- Sous réserve de la réception d'une Contribution Ecrite dans les délais susmentionnés, Île-de-France Mobilités adressera au Participant une invitation (définissant le lieu et l'horaire) pour une Réunion Bilatérale. Les Participants sont informés qu'à date, il est envisagé :
 - que les invitations soient communiquées aux Participants entre le 7 décembre et le 8 décembre 2023, et ;
 - que les Réunions Bilatérales se déroulent le 11 et/ou le 12 décembre 2023.Ces dates et échéances ne sont communiquées qu'à titre indicatif.

3.2 PRECISIONS QUANT AUX CONDITIONS DE PARTICIPATION PAR UNE ENTREPRISE SEULE OU PAR PLUSIEURS ENTREPRISES CONJOINTEMENT

La demande de prise de rendez-vous peut être formulée par une entreprise seule ou par plusieurs entreprises conjointement.

Si la demande de prise de rendez-vous est sollicitée par plusieurs entreprises conjointement, la Contribution Ecrite devra être remise par ces entreprises conjointement et le Rendez-vous aura lieu avec ces entreprises conjointement.

Le fait de répondre seul ou conjointement à la présente Consultation d'échanges est sans incidence sur les conditions de réponse à la procédure d'attribution du contrat de service public relatif à l'exploitation de la ligne J ou du contrat relatif aux travaux du Poste.

3.3 PRECISIONS QUANT A LA CONTRIBUTION ECRITE A REMETTRE

La Contribution Ecrite du Participant comprendra impérativement le fichier intitulé « IDFM MEC TN J - sondage VND questionnaire ». Les réponses du Participant aux questions formulées dans ce fichier seront formulées dans les cadres de réponses sans limitation de taille ou de nombre de signes.

Ce fichier pourra être accompagné d'annexes dont le seul objet sera d'illustrer le propos du Participant quant à la question objet de la présente Consultation.

Il est expressément demandé aux Participants de ne pas communiquer d'informations ou de document n'ayant pas de lien direct avec l'objet de la présente Consultation d'échanges.

Il est rappelé au Participant que l'invitation à une Réunion Bilatérale est conditionnée à l'envoi d'une Contribution Ecrite par ce dernier, dans les délais susmentionnés.

4. PRINCIPES APPLICABLES A LA CONSULTATION

4.1 CADRE DE LA CONSULTATION

La présente Consultation n'a ni pour objet ni pour effet l'attribution d'un quelconque droit d'exploitation ou d'un / de plusieurs contrat(s) à un ou plusieurs candidats. Une / de telle(s) attribution(s) ne pourra(ont) être décidée(s), le cas échéant, qu'au terme d'une / de procédure(s) de publicité et de mise en concurrence postérieure(s) à la présente Consultation.

Par ailleurs, IDFM souhaite rappeler qu'une réponse à la présente Consultation n'engage pas les Participants au dépôt ultérieur de candidature(s) et d'offre(s) dans le cadre de la future procédure de publicité et de mise en concurrence. De même, la participation des opérateurs économiques à la future procédure de publicité et de mise en concurrence n'est pas conditionnée à leur participation préalable à la présente procédure de Consultation. L'objectif est donc pour IDFM d'échanger librement avec les Participants pour obtenir leur avis sur les questionnements soulevés rappelés en point « problématique générale ».

4.2 TRANSPARENCE ET EGALITE DE TRAITEMENT

Dans le cadre de la présente Consultation d'échanges, Ile de France Mobilités respectera les principes d'égalité de traitement et de transparence.

Chaque Participant à la Consultation disposera du même niveau d'information quant à la présente Consultation d'échanges.

En dehors des informations strictement nécessaires pour éclairer Ile-de-France Mobilités dans le cadre de la présente Consultation d'échanges, aucune information relative à la procédure de publicité et de mise en concurrence préalable à l'attribution du contrat de service public portant sur l'exploitation de la ligne J du réseau ferré régional ne sera communiquée aux Participants lors des Réunions Bilatérales

Toute nouvelle information fournie à un Participant sera transmise à l'ensemble des Participants.

Les réunions bilatérales organisées avec les Participants seront d'une durée identique.

Il n'y aura qu'une Réunion bilatérale par Participant.

4.3 CONFIDENTIALITE

Toutes les informations, données et documents, quelle que soit leur nature (orale ou écrite), que les Participants remettent à Île-de-France Mobilités ou portent à sa connaissance dans le cadre de la présente Consultation sont confidentiels. A ce titre, ils ne feront l'objet d'aucune communication ou divulgation à d'autres Participants ou toute entité extérieure à Île-de-France Mobilités, à l'exception de celles conseillant Île-de-France Mobilités dans le cadre (i) de la présente Consultation d'échanges, (ii) de la procédure de mise en concurrence de l'exploitation de la Ligne J et/ou (iii) des procédures relatives à la réalisation des travaux du Poste, et ayant signé un accord de confidentialité interdisant toute diffusion, communication ou divulgation d'informations protégées par le secret des affaires

Par ailleurs, chaque Participant s'engage en tout état de cause à ne pas utiliser les informations, données et documents qui lui sont transmis dans le cadre de la présente Consultation, à des fins autres que la présente Consultation et à imposer le respect de ces engagements à ses personnels, prestataires et conseils.

Île-de-France Mobilités respectera quant à elle le secret des affaires dont pourraient se prévaloir les Participants. Île-de-France Mobilités ne pourra pas révéler aux autres Participants des solutions proposées ou des informations confidentielles communiquées par un Participant. Il appartiendra toutefois aux Participants, à cette fin, d'identifier très clairement dans les éléments qu'ils remettront à Île-de-France Mobilités les mentions dont ils considèrent qu'elles sont couvertes par le secret des affaires ou par tout autre motif de confidentialité à justifier.

4.4 QUALITE DES INFORMATIONS TRANSMISES

Les informations et documents transmis par Ile-de-France Mobilités dans le cadre de la présente Consultation d'échanges relèvent de l'état de la réflexion d'Ile-de-France Mobilités à la date de la présente Consultation.

Ils n'ont aucune valeur d'engagement de la part de cette dernière quant aux conditions de procédure de publicité et de mise en concurrence du contrat de service public relatif à l'exploitation de la ligne J du transport ferroviaire régional.

1. CONTEXTE

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

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

Le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 5 février 2020 a validé le principe de mise en concurrence des services de transport ferroviaire régional de voyageurs à partir de 2023 dans le respect du calendrier prévu par la loi NPF.

Dans ce cadre un certain nombre de procédures de mise en concurrence ont d'ores et déjà été engagées : une première (Lot 1 T4/T11) vient de se conclure, deux autres sont en cours (Lot 2 T12/T13 et Ligne L) et deux autres ont été annoncées (Ligne J et N) au marché au moyen d'un avis de pré-information.

Soucieuse de trouver le meilleur équilibre entre les objectifs fixés à la mise en concurrence du réseau Transilien par son Conseil d'Administration¹ et les attentes légitimes du marché,

Île-de-France Mobilités, en préparation de la mise en concurrence de la Ligne J, souhaite lancer une procédure de sourcing.

2. PROBLEMATIQUE GENERALE

Dans le cadre du Schéma Directeur MR (SDMR), Île-de-France Mobilités a commandité auprès de SNCF Voyageurs la mise en œuvre d'un programme d'investissement sur le site de Val-Notre-Dame (VND) dans la perspective de regrouper sur ce site l'intégralité de la maintenance des rames (type NAT) de la Ligne J. Ce programme d'investissements comprenait deux composantes ayant pour objets principaux :

¹ Les objectifs d'Île-de-France Mobilités dans la mise en concurrence des lignes ferroviaires, sont principalement les suivants :

- Une amélioration de la qualité du service, permise notamment par une réflexion sur l'organisation des missions exercées par l'opérateur, une plus grande agilité des futurs opérateurs, une plus forte capacité à trouver des solutions innovantes ;
- Une redynamisation des lignes Transilien en souffrance ;
- Une organisation repensée qui permettra la baisse des coûts unitaires pour couvrir tout ou partie des coûts de développement de l'offre sur le réseau transilien et l'amélioration de la qualité de service.

- Phase 1 : Création d'un atelier de 3 VFP (les travaux sont achevés et l'équipement est en service depuis 2021)
- Phase 2 : Création d'un atelier de 3 VFP + TEF/VEF (les travaux sont en cours– livraison attendue pour début 2025)

La réalisation de ce programme était considérée jusqu'à peu comme un préalable suffisant à la mise en concurrence de l'exploitation de la Ligne J. Toutefois, une étude de flux récente a démontré qu'à l'issue de la phase 2 susmentionnée, le technicentre de VND sera, en l'état des infrastructures, proche de la saturation (mouvements). Une analyse technique a identifié, comme étant le plus à même d'augmenter la productivité du site et de redonner des marges de manœuvre pour la gestion des mouvements, le projet de création d'un poste d'aiguillage automatisé de contrôle des mouvements (le « Poste »).

Toutefois, le calendrier de conception et de réalisation des travaux du Poste ne permettrait pas (i) aux dossiers de conception et autres documents techniques relatifs au Poste et à son fonctionnement d'être mis à disposition des candidats à l'exploitation de la Ligne J dans des délais compatibles avec le calendrier prévu pour cette procédure de mise en concurrence² et (ii) aux travaux en question d'être achevés à l'échéance de la reprise d'exploitation par l'exploitant choisi dans le cadre de la procédure de mise en concurrence, telle que définie aujourd'hui.

Dès lors, Île-de-France Mobilités s'interroge sur l'articulation de la réalisation du Poste avec la procédure de mise en concurrence du contrat de service public pour l'exploitation de la ligne J, particulièrement sur les points suivants :

- à qui confier la réalisation de ce poste d'aiguillage et ce, dans quel cadre contractuel ? dans quel calendrier et avec quelles conséquences sur le calendrier de la procédure de mise en concurrence du contrat de service public de la ligne ?

Île-de-France Mobilités a identifié à date deux macro-scénarios possibles, sur lesquels elle souhaite recueillir l'avis du marché et notamment des opérateurs économiques actifs dans les délégations de service de transport ferroviaire de voyageurs et dans la conception, la réalisation et maintenance d'infrastructures telles que le Poste (les « Participants »).

3. PRESENTATION DU QUESTIONNAIRE

Pour organiser ce processus, Île-de-France Mobilités a un certain nombre de questions propres à chacun des scénarios ou bien communes à ces derniers. Les Participants sont invités à y répondre en complétant le présent document. Leurs réponses doivent figurer dans les cadres de réponse prévus à cet effet, sans limitation de la taille ou du nombre de signes.

² Dans sa délibération du 7 décembre 2022, le CA d' Île-de-France Mobilités (56c73684-a7ed-4797-8d62-900da8787c53_RAA+147-1_Délibérations.pdf (iledefrance-mobilites.fr)) indique notamment des dates prévisionnelles (i) de désignation du nouvel opérateur courant 2025 et (ii) de reprise d'exploitation par le nouvel opérateur pour le SA 2027.

Outre les réponses aux questions posées dans la suite du document, les Participants au présent sourçage peuvent formuler toutes les observations complémentaires qu'ils souhaitent sur l'objet du présent sourçage (voir section « Observations complémentaires » ci-dessous). Les Participants peuvent produire à l'appui de leurs réponses ou observations complémentaires, tout document qu'ils souhaitent porter à la connaissance d'Île-de-France Mobilités. Il est toutefois rappelé que ce sourçage est indépendant de l'éventuelle procédure de mise en concurrence de la Ligne J ou de l'appel d'offres relatifs aux travaux du Poste. Il ne s'agit donc pas de juger des capacités techniques, administratives, économiques ou financières des éventuels Participants. Dès lors, il est expressément demandé à ces derniers de ne pas communiquer d'informations ou de documents n'ayant pas de lien direct avec l'objet du présent sourçage. Tout document ou information hors sujet ne sera pas considéré.

Des éléments techniques de contexte et de compréhension de la problématique seront communiqués aux Participants ayant fait une demande de réunion bilatérale (voir le Règlement de la Consultation pour échanges).

4. DESCRIPTION DES SCENARIOS ENVISAGES

4.1 Scénario A : Réalisation du Poste dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres propre, organisée en parallèle de la procédure de mise en concurrence de l'exploitation de la Ligne J

Une procédure pour faire réaliser les travaux du Poste serait engagée au début de l'année 2024 pour réaliser ces travaux dans le cadre d'un marché regroupant les prestations de conception, de construction et de maintenance du Poste (ci-après dénommé marché CRM), sous maîtrise d'ouvrage SNCF Voyageurs dans le cadre d'un conventionnement avec Île-de-France Mobilités (cette maîtrise d'ouvrage pourrait éventuellement être partagé avec Île-de-France Mobilités)

VND - Calendrier indicatif de la procédure d'attribution du marché CRM pour le Poste

Calendrier - Projet CRM du Poste		2023		2024				2025				2026				2027				2028	2029 et suivantes
		4T2023	1T2024	2T2024	3T2024	4T2024	1T2025	2T2025	3T2025	4T2025	1T2026	2T2026	3T2026	4T2026	1T2027	2T2027	3T2027	4T2027			
Phasage indicatif	Acquisitions données et préparation Marché CRM	■																			
	Phase de candidature (environ 4 mois)			■																	
	Phase de dialogue et d'appel d'offres et de conclusion du contrat (environ 12 mois)				■	■	■	■	■												
	Phase PRO (estimé 9 mois)								■	■	■	■	■								
	Phase Réa (estimé à 18mois)													■	■	■	■	■	■	■	■
	Phase demaintenance du poste (durée à déterminer)																				■

La procédure de mise en concurrence pour les services ferroviaires de la ligne J (ci-après l' « Appel d'offres Ligne J ») serait alors engagée selon un planning permettant une bonne coordination des deux procédures, notamment en ce qui concerne la mise à disposition dans les documents de la consultation, des documents de conception et d'exploitation du Poste, tels qu'issus de la procédure d'appel d'offres (AVP de l'Attributaire) et/ou de la phase PRO (Dossier PRO de l'Attributaire).

L'objectif est de faire coïncider la mise en service du Poste avec la reprise d'exploitation du service ferroviaire par le nouvel opérateur de la Ligne J.

A ce stade, il est prévu de mettre à disposition des candidats à l'Appel d'offres Ligne J, l'étude d'Avant-Projet (ci-après « AVP ») du projet de Poste de l'attributaire de l'appel d'offres du contrat CRM à l'issue de la procédure d'appel d'offre correspondante, afin de permettre à ces derniers de produire leurs offres sur cette base. Cette étude ne serait pas nécessairement remise dès la publication du dossier initial de consultation des entreprises. Il pourrait être remis à un stade ultérieur de la procédure (voir question A-1 ci-dessous).

4.2 Scénario B : Réalisation du Poste dans le cadre du contrat de service public d'exploitation de la Ligne J, attribué dans le cadre d'un appel d'offres unique

La responsabilité de la conception, de la réalisation et de la maintenance du Poste serait incluse dans le périmètre du contrat de service public d'exploitation de la Ligne J (le « CSP ») et donc attribué dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence unique. Il est envisagé de demander aux candidats à ce contrat global de produire un AVP du projet de Poste comme éléments de leur offre sur la base d'un programme fonctionnel fourni dans le DCE. La phase PRO est supposée réalisée pendant la phase de pré-exploitation suivant l'attribution du CSP et précédant la reprise de l'exploitation, et les travaux seraient réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'opérateur de la Ligne J à compter de la reprise d'exploitation, sauf meilleur accord des Parties négocié dans le CSP. L'intégration ici considérée a pour but de permettre, notamment, une internalisation des interfaces travaux/exploitation et une optimisation de ces dernières. A contrario, le calendrier de cet appel d'offres intégré fait que la conception, la réalisation et la mise en service du Poste serait décalées de l'ordre de 18 mois a minima suivant la stratégie de réalisation des travaux négociée dans le cadre de la procédure d'attribution du CSP.

5. QUESTIONNEMENT

5.1 Questionnement relatif au scénario A

- ▶ **Question A.1** : Confirmez-vous qu'une documentation technique niveau AVP du projet de Poste produite par l'attributaire de l'appel d'offres du contrat CRM sera suffisante pour permettre aux candidats à la procédure de mise en concurrence de la Ligne J d'établir leurs offres ?
- ▶ Si oui, la communication de cette documentation pourrait-elle n'être faite qu'au dernier tour d'offres ?
- ▶ Si non, quels documents vous sembleraient nécessaires pour pouvoir établir une offre pour l'exploitation de la Ligne J, et à quel stade de la procédure pensez-vous nécessaire de les obtenir ?

▶ Réponse A.1

- ▶ **Question A.2** : A ce stade, l'objectif est de faire coïncider la mise en service du Poste avec la reprise d'exploitation du service ferroviaire par le nouvel opérateur de la Ligne J. Trouvez-vous cet objectif opportun ? Pourquoi ?
- ▶ Si non, notamment, quelle durée d'exploitation minimale du nouveau Poste (déverminage) serait nécessaire avant d'envisager une reprise d'exploitation de l'ensemble par le nouvel opérateur Ligne J ?

▶ Réponse A.2

- ▶ **Question A.3** : Voyez-vous des risques d'interfaces au fait que la maintenance du Poste soit assurée par le titulaire du contrat CRM, alors même que son exploitation reviendrait à l'Attributaire du CSP Ligne J ? Si oui, lesquels et comment serait-il possible de les minorer ?

▶ Réponse A.3

- ▶ **Question A.4 : Coordination des échéances du contrat CRM et du CSP d'exploitation de la Ligne J** – Quelle coordination des échéances des deux contrats (CRM et CSP Ligne J) serait la plus opportune selon le Participant et pourquoi ? L'échéance du contrat CRM (et donc sa durée) devrait-elle préférablement survenir (i) avant, (ii) simultanément à, ou (iii) postérieurement à la fin du CSP d'exploitation de la Ligne J ?

▶ **Réponse A.4**

- ▶ **Question A.5 : Interface en phase d'exploitation entre le contrat CRM et du CSP d'exploitation de la Ligne J** – Sur quels risques d'interface entre ces deux contrats en phase d'exploitation, le Participant pense-il pertinent d'attirer l'attention d'Île-de-France Mobilités, et pourquoi ?

▶ **Réponse A.5**

5.2 Questionnement relatif au scénario B

- ▶ **Question B.1 :** Considérez-vous l'intégration de la responsabilité de la conception, de la réalisation et de la maintenance du poste au périmètre du CSP d'exploitation de la Ligne J comme un avantage ou un inconvénient dans la perspective d'une participation à cette procédure de mise en concurrence ? Pouvez-vous justifier de votre réponse ?

▶ **Réponse B.1**

- ▶ **Question B.2** : Dans l'hypothèse d'une telle intégration, quelle durée vous semblerait-il adéquat d'allouer aux candidats pour préparer une première offre couvrant l'exploitation de la Ligne J et la conception, réalisation et maintenance du Poste ?
- ▶ Cette durée viendrait-elle s'ajouter au délai global nécessaire pour remettre une offre uniquement sur l'exploitation ferroviaire ou se déroulerait-elle au moins en partie en parallèle ? Pour quel impact net sur la durée globale d'élaboration de l'offre ?
- ▶ Ce délai serait-il différent pour une seconde offre ?
- ▶ Si oui, quelle réduction de délai serait acceptable considérant qu'aucune modification technique majeure du DCE ne serait faite entre les tours d'offres ?

▶ **Réponse B.2**

- ▶ **Question B.3** : Considérez-vous qu'il existe suffisamment d'acteurs sur le marché de la conception/réalisation/maintenance d'un tel Poste pour permettre au Participant de constituer le cas échéant un groupement candidat à un tel appel d'offres intégré ? Pouvez-vous expliciter votre réponse ?

▶ **Réponse B.3**

- ▶ **Question B.4** : Pensez-vous pertinent de structurer, dans un tel appel d'offre intégré, la prestation de la conception/réalisation/maintenance du Poste comme une prestation supplémentaire éventuelle (ce qui signifie que l'autorité concédante pourrait décider, notamment au vu des offres, de ne finalement pas faire réaliser le Poste) ? Si oui, sous quelles conditions ? Pouvez-vous justifier votre réponse ?

▶ **Réponse B.4**

- ▶ **Question B.5** : Quelles données techniques, administratives, économiques additionnelles Île-de-France mobilités devrait-il mettre à disposition des candidats à un tel contrat intégré afin de les mettre dans les meilleures conditions pour soumettre une offre pertinente ? Il s'agit ici d'indiquer les données complémentaires à celles qui seraient attendues dans le cadre de la mise en concurrence d'un contrat limité à l'exploitation du service ferroviaire.

▶ **Réponse B.5**

5.3 Synthèse du questionnaire

- ▶ **Question C.1** : En synthèse, laquelle de ces deux solutions vous paraît-elle la mieux adaptée et pourquoi ?

▶ **Réponse C.1**

- ▶ **Question C.2** : identifiez-vous une autre solution qui vous paraîtrait mieux adaptée pour répondre à la problématique posée ? Pouvez-vous justifier cette proposition ?

▶ **Réponse C.2**

6. OBSERVATIONS GENERALES

Cette partie a pour fonction de permettre aux participants d'exprimer leur avis ou opinion sur les différents aspects des scénarios qui leur sont présentés, voire proposer des aménagements de ces derniers afin de permettre une mise en concurrence aussi transparente, équitable et efficace que possible, aussi bien pour la réalisation de l'investissement Poste que pour l'exploitation de la Ligne J.

► **Observations générales :**