

Décision n° 2024-038 du 28 mai 2024

portant adoption de lignes directrices relatives aux dérogations au principe d'attribution concurrentielle de services conventionnés de transport de voyageurs prévues par le règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Vu le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifié relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen ;

Vu la 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 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2121-14 et suivants ;

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (ci-après, la « loi NPF ») ;

Vu le décret n° 2020-728 du 15 juin 2020 portant application de l'article L. 2121-17 du code des transports et relatif aux modalités d'attribution directe des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;

Vu les réponses aux deux consultations publiques 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, organisées du 20 octobre au 13 novembre 2023 et du 5 mars au 2 avril 2024 ;

Le collège en ayant délibéré le 28 mai 2024 ;

DÉCIDE

Article 1^{er} Les lignes directrices relatives aux dérogations au principe d'attribution concurrentielle de services conventionnés de transport de voyageurs prévues par le règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 et figurant en annexe sont adoptées.

Article 2 La présente décision et les lignes directrices annexées seront publiées sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté la présente décision le 28 mai 2024.

Présents : Monsieur Thierry Guimbaud, président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le Président,

Thierry Guimbaud

Annexe à la décision n° 2024-038 du 28 mai 2024 portant adoption de lignes directrices relatives aux dérogations au principe d'attribution concurrentielle de services conventionnés de transport de voyageurs prévues par le règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007

RÉSUMÉ¹

Le règlement n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (ci-après « règlement OSP ») pose le principe de l'attribution concurrentielle de services conventionnés de voyageurs, tout en prévoyant certaines dérogations à ce principe.

Trois des six dérogations prévues sont soumises au contrôle de l'Autorité. Saisie de demandes de dérogations par les autorités organisatrices de transport (ci-après « AOT »), l'Autorité a pour rôle de veiller au respect des conditions prévues par le règlement OSP et à l'atteinte de ses objectifs.

Les présentes lignes directrices, élaborées par l'Autorité après consultation du secteur, ont pour objet d'explicitier l'interprétation et l'application par l'Autorité des dispositions du règlement OSP autorisant des dérogations au principe d'attribution concurrentielle des services conventionnés de voyageurs. Afin de garantir l'effectivité et l'efficacité de l'ouverture à la concurrence de ces services, elles prennent en compte la nécessité d'échelonner dans le temps les procédures d'attribution lancées à l'initiative des AOT.

En application du règlement OSP, l'Autorité émet :

- (1) Un avis conforme sur les demandes de dérogation liées à l'existence de circonstances exceptionnelles (nombre important de procédures en cours, modification du champ d'application du contrat, etc.) : l'Autorité demandera aux AOT saisissantes de justifier du caractère proportionné de la durée du contrat attribué de gré à gré et d'un calendrier prévisionnel d'ouverture effective à la concurrence ;
- (2) Un avis conforme sur les demandes de dérogation liées à l'existence de caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau : l'Autorité vérifiera que les deux conditions cumulatives prévues par le règlement OSP sont réunies, à savoir, d'une part, l'existence de caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau justifiant une attribution directe, d'autre part, l'amélioration significative de la qualité de service ou du rapport coût-efficacité par l'attribution directe ;
- (3) 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 : l'Autorité demandera aux AOT saisissantes de justifier de la gestion majoritaire de l'infrastructure par le candidat sur le lot.

¹ Ce résumé a un caractère strictement informatif. Il ne saurait se substituer aux motifs et conclusions développés ci-après, qui seuls font foi dans le cadre de la présente procédure.

Lignes directrices relatives aux dérogations au principe d'attribution concurrentielle de services conventionnés de transport 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 TRANSPORT DE VOYAGEURS TOUT EN PRÉVOYANT CERTAINES DÉROGATIONS À CETTE OBLIGATION	6
1.1. Trois des six dérogations prévues à l'obligation d'attribution concurrentielle sont soumises au contrôle de l'Autorité.....	6
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
2. L'AUTORITÉ ÉMET UN AVIS CONFORME SUR LES DEMANDES DE DÉROGATION LIÉES À L'EXISTENCE DE « CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES ».....	9
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.....	9
2.2. Modalités d'analyse mises en œuvre par l'Autorité en cas de demande de dérogation motivée par des circonstances exceptionnelles.....	10
2.2.1. Les demandes de dérogation fondées sur l'existence de plusieurs procédures de mise en concurrence seront appréciées en fonction du nombre d'appels d'offres mis en concurrence et des diligences effectuées par les AOT.....	10
2.2.2. 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	11
2.2.3. 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	11
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	12

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 13

3.1. Le règlement OSP pose deux conditions cumulatives pour recourir à cette dérogation, liée à la performance des services publics de transport 13

3.2. Dans un premier temps, l'Autorité vérifiera l'existence de « caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau » justifiant une attribution directe¹⁵

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 15

3.3.1. Amélioration significative de la qualité de service par rapport au contrat de service public précédent 16

3.3.2. Amélioration significative du rapport coût-efficacité par rapport au contrat précédent..... 16

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..... 16

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 18

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 18

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..... 18

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 19

1. LE RÈGLEMENT OSP POSE LE PRINCIPE DE L'ATTRIBUTION CONCURRENTIELLE DE SERVICES CONVENTIONNÉS DE TRANSPORT 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 transport² (« 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.

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.

² Article 8 du règlement OSP et article 18 de la loi NPF.

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 pour appréhender la compréhension et les attentes des différents acteurs du secteur quant aux dérogations prévues par le règlement OSP. Huit réponses ont été reçues. Elles ont fourni 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. Des échanges bilatéraux ont été proposés à l'ensemble des AOT et ont été organisés avec cinq d'entre elles. Une deuxième consultation sur le projet de lignes directrices élaboré par l'Autorité a été menée du 5 mars au 2 avril 2024. Les sept contributions reçues dans ce cadre ont permis à l'Autorité d'amender et de préciser la rédaction de ses lignes directrices.

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 transports³, l'Autorité veille au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire, auquel participe l'ouverture à la concurrence des services conventionnés.
8. L'ouverture à la concurrence constitue le cadre de référence d'exploitation des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, en application du quatrième paquet ferroviaire européen⁴.
9. Il résulte de la communication de la Commission sur ses lignes directrices interprétatives concernant le règlement OSP susvisée⁵ que l'attribution directe de services conventionnés, objet de ces présentes lignes directrices, constitue une double dérogation : au principe de libre concurrence sur le marché, d'une part, au principe d'attribution concurrentielle d'un marché conventionné, d'autre part.

³ « 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. ».

⁴ Le quatrième paquet ferroviaire européen, adopté en 2016 (en particulier la directive (UE) 2016/2370 du 14 décembre 2016), a été transposé en droit national dans le cadre de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et ses textes d'application. Les services domestiques français de transport ferroviaires de voyageurs sont ouverts à la concurrence depuis le 13 décembre 2020 (horaire de service 2021) pour les services librement organisés dans le cadre d'une concurrence sur le marché. Pour les services conventionnés, les autorités organisatrices de transport avaient la possibilité de recourir à une procédure d'attribution concurrentielle à compter du 3 décembre 2019, dans le cadre d'une concurrence pour le marché. Le recours à cette procédure est obligatoire depuis le 25 décembre 2023.

⁵ Aux termes de celle-ci : « avant de définir les spécifications des obligations de service public, l'autorité compétente doit évaluer si les services de transport public envisagés répondent à un besoin réel. Conformément à cette jurisprudence, afin d'apprécier l'existence de ce besoin réel, il convient que les autorités compétentes :

1. évaluent s'il existe une demande de la part des usagers ;

10. En premier lieu, les délégations de service public mises en œuvre dans le cadre d'une concurrence pour le marché relèvent d'une dérogation au principe de libre concurrence. Par conséquent, conformément aux lignes directrices mentionnées au point 9, toutes les conventions de service de transport ferroviaire de voyageurs venant à échéance devraient faire l'objet d'une « *analyse de l'offre du marché* »⁶, avant d'envisager la mise en place d'obligations de service public, voire la délégation d'un service public.
11. En second lieu, en principe la délégation d'un service public doit se faire dans le cadre d'une concurrence pour l'attribution des contrats, à la suite d'une procédure de mise en concurrence équitable, ouverte, transparente et non discriminatoire. Les dérogations objet des présentes lignes directrices constituent des exceptions à ce principe.
12. Dans ce contexte et conformément aux lignes directrices précitées, 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* »⁷, 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.
13. 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.
14. Les lignes directrices pourront être révisées ultérieurement pour tenir compte de l'évolution de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés.

2. évaluent si cette demande ne peut pas être satisfaite, ne fût-ce que partiellement, par les opérateurs du marché en l'absence d'obligations de service public ; et

3. privilégient la méthode la moins restrictive pour les libertés fondamentales et la moins préjudiciable au bon fonctionnement du marché intérieur afin de satisfaire les besoins recensés. ».

⁶ Voir le point 2.2.3. de la communication de la Commission.

⁷ Principe dont le juge administratif fait fréquemment application lorsqu'il doit se prononcer sur des dérogations fondées sur l'urgence.

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

15. 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 ».
16. 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* »⁸ (soulignements ajoutés).
17. 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.
18. L'attribution directe doit permettre, compte tenu de la circonstance exceptionnelle invoquée, l'exécution du service la plus efficace possible au regard des coûts. En effet, selon le considérant n° 21 du règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer⁹ : « *Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer sont attribués sur la base d'une mise en concurrence, de nouveaux contrats peuvent être attribués directement, pour une période de temps limitée, afin de veiller à ce que ces services soient fournis de la manière la plus efficace possible au regard des coûts. Ces contrats ne devraient pas être renouvelés pour couvrir des obligations de service public identiques ou similaires* » (soulignement ajouté). Comme le mentionne aussi en

⁸ 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.

⁹ JO L 354 du 23 décembre 2016, p. 22.

ce sens la Commission européenne dans ses lignes directrices¹⁰ : « Bien que la liste des situations décrites dans le règlement (CE) n° 1370/2007 comme constituant des circonstances exceptionnelles soit non exhaustive, l'expression « circonstances exceptionnelles » doit être interprétée de manière stricte. C'est la raison pour laquelle, comme indiqué au considérant 21 du règlement (UE) 2016/2338, cette disposition est censée être utilisée si elle permet aux autorités compétentes de veiller à ce que les services soient fournis de la manière la plus efficace possible au regard des coûts ».

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

2.2.1. Les demandes de dérogation fondées sur l'existence de plusieurs procédures de mise en concurrence seront appréciées en fonction du nombre d'appels d'offres mis en concurrence et des diligences effectuées par les AOT

19. Les demandes de dérogation fondées sur l'existence de plusieurs procédures de mise en concurrence seront appréciées en deux étapes successives par l'Autorité.
20. Tout d'abord, l'analyse de l'Autorité visera à s'assurer qu'il n'y a pas, au niveau national, un volume d'appels d'offres tel que cela puisse affecter le nombre et la qualité des offres susceptibles d'être reçues si le contrat fait l'objet d'une mise en concurrence.
21. 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, en particulier lors de la phase de remise des 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. L'Autorité se réserve la possibilité, lors de l'examen de la demande de dérogation, de consulter les entreprises ferroviaires sur leur capacité à répondre à un appel d'offres.
22. 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 du calendrier et de l'importance de ces appels d'offres, de l'évolution du marché et compte tenu de l'expérience acquise par les différents acteurs.
23. À titre indicatif, sous un jeu d'hypothèses aux termes desquelles (i) chaque appel d'offres 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 en phase de remise des offres simultanés que d'entreprises ferroviaires présentes sur le marché pour assurer au moins deux candidats pour chaque appel d'offres. 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.

¹⁰ 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 16.

24. Dans ces conditions, et au vu 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 concomitants en phase de remise des offres au niveau national 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.
25. Ainsi, si l'Autorité identifie un risque que le nombre d'appels d'offres en cours, en phase de remise des offres, au niveau national soit de nature à affecter le nombre ou la qualité des offres remises et donc l'effectivité, l'efficacité et l'équité de la mise en 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.
26. Dans ce contexte, l'Autorité recommande aux AOT de se coordonner ou, à tout le moins, de se concerter¹¹. Cette coordination pourrait prendre la forme d'un calendrier échelonné pour cadencer les appels d'offres, d'une standardisation des formats de documents à remettre dans les dossiers de soumissions, etc. Elle devrait permettre de maximiser le nombre de répondants en mobilisant de manière continue les candidats et de favoriser la montée en compétence de l'ensemble des parties pour, *in fine*, atteindre l'objectif d'ouverture à la concurrence des services conventionnés.

2.2.2. 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

27. 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.
28. 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.

2.2.3. 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

29. 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.

¹¹ Voir la recommandation de l'Autorité de la concurrence dans son avis 23-A-18 du 29 novembre 2023 relatif au secteur des transports terrestres de personnes (points 834 à 837) : « L'Autorité invite les autorités organisatrices de services de transport ferroviaire à intensifier leurs échanges et leurs retours d'expérience sur l'organisation concurrentielle de ce mode de transport, notamment au sein des associations dont elles sont membres. Ces travaux pourraient utilement aboutir à l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques, voire dans un second temps, à des coopérations bilatérales ou multilatérales plus structurées, voire à la création d'un centre d'expertise mutualisé selon l'intérêt des régions. »

30. 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 dérogation¹².

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

31. 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.
32. 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.
33. 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 d'appel public à la concurrence et avis de pré-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.
34. 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 ;

¹² 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.

- les études économiques, d'exploitation et capacitaires justifiant le recours aux motifs de modifications du champ des contrats ;
35. 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 est de nature à affecter le nombre et la qualité des offres susceptibles d'être reçues si le contrat fait l'objet d'une 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 coûts¹³.
36. 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 31 à 35.

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

37. 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).*
38. 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.

¹³ Cf. en ce sens le considérant n° 21 du règlement 2338/2016.

39. En principe, l'Autorité n'identifie pas, sur le territoire français, de caractéristiques qui pourraient s'appliquer à ce cas de dérogation, la Commission ayant précisé dans ses lignes directrices du 26 juin 2023 susvisées¹⁴ 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.
 - L'expression « **services couverts par le contrat** » peut, par exemple, faire référence à une « valeur stratégique » attribuée à ces services ».
40. **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 »¹⁵.
41. 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* »¹⁶.
42. 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 ».
43. 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).

¹⁴ 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.

¹⁵ *Ibid.*, point 2.5.3.3, page 17.

¹⁶ *Ibid.*, point 2.5.3.3., page 18.

44. 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

45. En premier lieu, l'AOT saisissante devra apporter la preuve de l'existence d'une ou de plusieurs caractéristique(s) structurelle(s) et 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.
46. 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 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

47. 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.
48. Dans le cadre de son avis conforme, l'Autorité vérifiera que les stipulations du projet de contrat répondent aux exigences du règlement OSP. Le projet de contrat doit comprendre des clauses spécifiques en matière de performance concernant les aspects liés à la qualité du service et au rapport coût-efficacité, ainsi que des indicateurs permettant à l'autorité compétente de procéder à des évaluations périodiques concluantes du respect de ces clauses et indicateurs¹⁷

¹⁷ L'Autorité rappelle les obligations reprises au 4 bis du règlement 1370/2007, de contrôles, d'évaluation et de publication du suivi de l'exécution contractuelle par l'AOT.

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

49. L'analyse de l'amélioration significative 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.
50. 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.
51. 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 50.

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

52. L'amélioration significative du rapport coût-efficacité s'évalue également à l'aune du contrat précédent.
53. Compte tenu des résultats de la consultation publique, l'Autorité recommande aux AOT de mesurer l'évolution du rapport coût-efficacité en utilisant l'indicateur du coût au train-kilomètre complété éventuellement d'un autre indicateur tel que le coût par voyageur-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

54. 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 :

55. À ce titre, les documents suivants doivent être transmis à l'Autorité :
- en ce qui concerne l'existence de caractéristiques structurelles et géographiques :
 - une note justifiant de l'existence des caractéristiques structurelles et géographiques invoquées et comportant tout élément d'explication nécessaire à leur appréhension ;
 - des éléments caractéristiques des lignes ferroviaires des lots¹⁸ ;
 - en ce qui concerne la justification d'une attribution directe du contrat en raison des caractéristiques géographiques et 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 ;
 - 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.
56. 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 54 et 55.

¹⁸ 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.

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

57. 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 ».
58. 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.
59. L'article 5, paragraphe 4 ter, du règlement OSP encadre la durée de ces contrats, qui ne peut excéder 10 ans. Par exception¹⁹, 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

60. 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.

¹⁹ 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

61. 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).
62. 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.
63. Ce dossier comprend :
- un schéma technique²⁰ des lignes du lot concerné par la procédure ;
 - un plan technique des périmètres de gestion²¹ 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.
64. 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, l'AOT transmettra une version non- confidentielle de ces documents, expurgée des secrets protégés par la loi.

²⁰ Schéma de ligne édité par SNCF Réseau ainsi que la consigne locale d'exploitation de la ligne concernée (Renseignement Technique partie A).

²¹ Schéma de signalisation de ligne édité par SNCF Réseau sur lequel le saisissant mentionnera les limites opérationnelles du gestionnaire d'infrastructure.