



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

APPEL A PROJETS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE SERVICES D'AUTOROUTE FERROVIAIRE LE LONG DE L'AXE ATLANTIQUE

1. Présentation générale

L'article 178 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 prévoit la définition par l'Etat d'une stratégie pour le développement du fret ferroviaire, prévoyant notamment les mesures nécessaires : « 1° A la mise en place de mécanismes d'aides ou de soutien au transfert modal et le développement du transport combiné, [...] ; 4° Au développement d'infrastructures et de pôles d'échanges de fret multimodaux ; 5° Au renforcement de la desserte ferroviaire des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland ; 6° Au développement de corridors de fret ferroviaire transnationaux ».

Cette stratégie, publiée en septembre 2021¹, acte ainsi l'accompagnement par l'Etat de la mise en place de nouveaux services d'autoroute ferroviaire dans le but de favoriser le report modal par une meilleure intégration des modes routiers et ferroviaires.

La présente consultation s'inscrit dans ce cadre. Elle vise à identifier des projets de nouveaux services d'autoroute ferroviaire le long de l'axe Atlantique.

Un accompagnement financier de l'État sous forme d'une aide au démarrage et/ou d'une aide à l'investissement pour la réalisation d'infrastructures terminales pourra être proposé selon la maturité, la cohérence avec les besoins des chargeurs et la faisabilité technique et financière des projets présentés. Le versement des aides publiques interviendra après leur approbation par la Commission européenne.

Les candidats intéressés (ci-après dénommés les « Parties Intéressées ») sont invités à répondre à la présente consultation. Les acteurs principalement ciblés sont les opérateurs de services d'autoroute ferroviaire.

2. Définitions

L'expression « **autoroute ferroviaire** » désigne des services de fret ferroviaire acheminant des tracteurs routiers et leurs (semi-)remorques (transport accompagné), ou des (semi-)remorques seules (transport non accompagné) de dimensions standard, chargés horizontalement sur des wagons innovants et surbaissés et sur les lignes existantes du réseau ferré, avec une fréquence minimale d'un aller-retour quotidien. L'expression se distingue donc du terme « ferroutage » qui désigne plus généralement le transport de semi-remorques par voie ferroviaire, indépendamment des caractéristiques du matériel roulant utilisé.

Un « **service** » d'autoroute ferroviaire correspond, pour une origine et une destination des

¹ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/210909_Strategie_developpement_fret_ferroviaire.pdf

convois ferroviaires, à la réalisation des tâches suivantes :

- gestion de la circulation et des opérations nécessaires à la circulation des trains (traction ferroviaire, matériel roulant ...) ;
- gestion, si nécessaire, ou supervision de l'organisation des opérations sur les terminaux (contrôles et formalités commerciales, chargements et déchargements, formation des trains ...) ;
- gestion et commercialisation des services ;
- obtention des autorisations, permis, homologations, attestations et autres agréments nécessaires.

Ces tâches sont réalisées par l'opérateur du service, qui prend le risque financier de l'organisation du service, ou sous sa responsabilité.

L'« **opérateur du service** » est l'entreprise ou le groupement d'entreprises, quelle que soit sa forme juridique, qui est responsable de la mise en place et de l'organisation du transport de terminal à terminal. Il réalise les tâches indiquées dans la définition de « **service** ».

3. Périmètre de l'appel à projets

Les services proposés devront être réalisés sur le territoire français dans le territoire limité en bleu sur la carte suivante et s'appuyer sur l'axe Atlantique. Les services proposés ne devront pas avoir été déjà exploités durant les 3 dernières années.



4. Objectifs de la consultation et cadre général

La présente consultation vise à identifier des projets de services d'autoroute ferroviaire le long de l'axe Atlantique dans le périmètre défini au point 3 ci-dessus.

Les Parties Intéressées indiqueront les aménagements complémentaires d'infrastructures terminales qu'elles jugeront nécessaires pour mettre en œuvre les services proposés. La possibilité de réaliser les aménagements proposés devra être validée préalablement avec les maîtres d'ouvrage des sites concernés.

Les Parties Intéressées devront également s'assurer, notamment auprès des exploitants des installations terminales, que leur projet de service est compatible avec les conditions, notamment économiques, d'exploitation et de gestion des sites d'origine et de destination. Les coûts afférents devront être pris en compte dans le plan d'affaires des services proposés.

Il appartient aux Parties Intéressées de mener auprès de SNCF Réseau les procédures nécessaires à l'obtention des sillons permettant la réalisation du service proposé. Il sera précisé si des demandes ou études de sillons ont d'ores et déjà été demandées et/ou réalisées et quelles ont été le cas échéant les réponses apportées par le gestionnaire d'infrastructures.

Enfin, les Parties Intéressées pourront indiquer dans leur dossier les éventuels aménagements sur le réseau ferré national qu'elles estiment nécessaires à la réalisation de leur projet.

5. Principaux éléments relatifs aux services proposés

Il est attendu que les services d'autoroute ferroviaire proposés dans le cadre de la présente consultation :

- permettent le transport de semi-remorques dans des conditions respectant l'ensemble des règles en matière de sécurité et avec des performances permettant la maximisation du marché captable par origine/destination proposée ;
- puissent démarrer en 2024 au plus tard ;
- atteignent l'équilibre économique sans subvention d'équilibre dans un délai maximum de quatre ans.

6. Constitution des dossiers de réponse

6.1. Contenu et organisation du dossier

Les dossiers de réponse devront notamment comprendre des éléments concernant les aspects suivants :

- présentation technique des services proposés et notamment des caractéristiques et des contraintes techniques et opérationnelles : matériels roulants et installations/terminaux utilisés, sections précises du réseau ferré national empruntées, nature des éventuels aménagements à prévoir sur les terminaux, nature et qualité des équipements des accès aux terminaux ;
- éléments économiques concernant les services proposés. Il s'agira de préciser, pour chaque service proposé, les caractéristiques économiques, financières et tarifaires du service ainsi que les conditions économiques auxquelles ce service pourrait être délivré (cf. point 2-3 de la partie 6.2). Un plan prévisionnel d'affaires par service proposé devra notamment être remis. Sur cette base, les Parties Intéressées devront notamment identifier, pour chaque service proposé, les aides financières qu'elles jugent éventuellement nécessaires afin de mettre en œuvre ce service. Le plan prévisionnel

d'affaire devra distinguer les trafics en fonction des types de wagons utilisés (exemple : navettes composées de wagons d'autoroute ferroviaire surbaissés et de wagons poches) ;

- contraintes éventuelles et facteurs de risques. Il s'agira d'identifier les conditions, contraintes et risques éventuels de nature technique, économique, juridique susceptibles de favoriser, gêner ou empêcher la viabilité du modèle économique des services proposés.

6.2. Pièces et informations à fournir

Les Parties Intéressées peuvent proposer plusieurs nouveaux services. Chaque dossier de réponse contient les informations et pièces mentionnées ci-dessous :

1°) Nom, qualité, références et coordonnées du / des auteur(s) de la réponse. Un même dossier de réponse pourra être renseigné par, au nom ou pour le compte d'une ou plusieurs personnes ou parties mentionnées au préambule du présent document.

2°) Un sous-dossier pour chaque service proposé comprenant les éléments suivants :

2-1°) Description, modalités et conditions d'exploitation du service.

Le dossier comportera notamment la description technique et commerciale du service proposé. Pour le service proposé, seront ainsi précisés :

- l'origine et la destination précises (équipements précis utilisés) ;
- le type de marchandises transportées ;
- les caractéristiques des semi-remorques transportées (préhensibles, non appréhensibles, hauteur et largeur de semi-remorques admissibles, etc.) ;
- les trafics captables ainsi que les zones de chalandise, les échanges réalisés avec les clients potentiels ainsi que leur niveau d'engagement prévisionnel, sur la base par exemple de lettres d'intention, en termes de volumes, durée, fréquence, périodicité... ;
- les types de wagons utilisés : le dossier décrira les principales caractéristiques des wagons utilisés et si ces wagons ont reçu les homologations et/ou les autorisations nécessaires selon les réglementations en vigueur qui le rendent apte à circuler sur les sections du réseau ferré national empruntées avec les chargements prévus ;
- les compositions des trains envisagées (trains avec 100% de wagons surbaissés, trains mixtes wagons surbaissés – wagons poches, ...) et le nombre de wagons par catégorie ;
- l'itinéraire ferroviaire précis emprunté : le répondant devra s'assurer que le service proposé peut emprunter l'itinéraire proposé. Le cas échéant, le répondant pourra préciser dans son dossier les aménagements sur le réseau ferré national qui seraient nécessaires pour la réalisation de son projet². Le répondant devra indiquer les caractéristiques maximales de semi-remorques admissibles sur l'itinéraire proposé en fonction des wagons utilisés. Le dossier devra démontrer la faisabilité du transport proposé, notamment par le biais d'une autorisation de transport exceptionnel (ATE) ou

² Les candidats sont à ce titre informés que des aménagements de débouchés sont envisagés sur 4 tunnels de la section Poitiers/Bordeaux à l'horizon fin 2026.

d'une étude de faisabilité d'ATE ;

- les équipements ferroviaires/terminaux utilisés : le dossier de réponse pourra présenter, le cas échéant, les besoins en équipements/aménagements complémentaires. Les Parties Intéressées fourniront alors une description succincte de ces besoins, leur coût prévisionnel et le plan de financement envisagé. Dans le cas de l'utilisation de terminaux par plusieurs services, des précisions sur les conditions de mutualisation de l'usage des terminaux devront être apportées ;
- les conditions d'exploitation du service : fréquence, horaires, nombre de jours circulés par an, vitesse et longueur des trains (nombre de wagons par train), temps de chargement et de déchargement des trains sur les terminaux, temps de présence sur les terminaux. Un plan de montée en charge du service permettra d'apprécier la dynamique croissante de report modal du service.

Il appartient notamment aux Parties Intéressées de mener les procédures nécessaires à l'obtention des sillons permettant la réalisation du service proposé. Il sera précisé si des demandes ou études de sillons ont d'ores et déjà été réalisées et quelles ont été le cas échéant les réponses apportées par le gestionnaire d'infrastructure.

Les Parties Intéressées devront démontrer la compatibilité du service proposé avec les conditions, notamment techniques, d'exploitation et de gestion des sites d'origine et de destination.

2-2°) Calendrier de démarrage du service

Le dossier contiendra un planning détaillé de mise en œuvre du service proposé. Il précisera les étapes principales et les jalons majeurs du projet en indiquant les dates les plus précises possibles.

2-3°) Modèle économique du service

Le dossier de réponse décrira les paramètres du modèle économique du service envisagé. Il donnera des indications aussi précises que possible sur les éléments comptables, économiques, financiers ou fiscaux entrant dans la formation du compte de résultat du service proposé, ainsi que leur évolution, sous la forme d'un plan d'affaires prévisionnel à horizon 2030 au minimum. Ce plan d'affaires devra distinguer les coûts d'exploitation liés aux opérations dans les terminaux des coûts de traction ferroviaire sur la longue distance. Un calcul de rentabilité sera par ailleurs établi aux échéances 2030 et 2035.

En particulier :

- la réponse précisera les hypothèses retenues en matière de trafic (volume de poids/lourds – semi-remorques transportés prévisionnel, taux de remplissage des trains), en s'attachant à démontrer leur cohérence avec les flux captables d'une part, les caractéristiques techniques du service et les conditions tarifaires envisagées d'autre part. Elle s'attachera également à montrer la pertinence économique et commerciale des hypothèses tarifaires envisagées au regard, notamment, des conditions économiques et financières de production d'un service « tout routier ». Les parties intéressées transmettront notamment les éventuelles études de marché sous-tendant ces différentes hypothèses ;
- la réponse détaillera les échanges réalisés avec les clients potentiels ainsi que leur niveau d'engagement prévisionnel, sur la base si possible de lettres d'intention, en termes de volumes, durée, fréquence, périodicité ;

- au regard des éléments de revenus et de coûts attachés au modèle économique du service indiqués ci-dessus, seront en outre précisées les modalités de financement envisagées pour la mise en place du service proposé. La réponse détaillera les échanges avec les gestionnaires des installations terminales concernant les conditions d'exploitation et de gestion des sites d'origine et de destination. En particulier, le dossier indiquera et justifiera le niveau des éventuelles aides financières au démarrage (et si nécessaire à l'investissement) sollicitées et démontrera l'atteinte d'un équilibre économique (les recettes d'exploitation du service, sans subvention d'équilibre, devront compenser tous les coûts de production du service) à un horizon n'excédant pas 4 ans après le démarrage du service.

Il est attendu que cette partie soit particulièrement documentée si un accompagnement financier de la puissance publique est envisagé par le porteur de projet. Le plan d'affaires devra être détaillé et fourni au format excel/calc (avec formules de calcul intégrées et visibles) pour en améliorer la compréhension et mesurer la prise en considération de chaque hypothèse (nombre de navettes annuelles, composition des navettes, taux de remplissage escompté, coût des opérations des terminaux, de la traction, de la location de wagons le cas échéant, ...).

2-4°) Externalités négatives évitées

Le dossier comprendra une analyse permettant d'identifier le potentiel de réduction des externalités négatives ainsi qu'une analyse socio-économique sommaire pour le service proposé. Cette analyse sera fournie sous forme d'un tableur type calc/excel avec formules de calcul intégrées et visibles. L'analyse sera réalisée sur la base des indicateurs du « *Handbook on the external costs of transport* » dans sa version la plus récente (version 2019 – 1-1)³.

2-5°) Analyse des risques

Le dossier de réponse s'attachera à identifier et quantifier les risques attachés à la mise en œuvre et à l'exploitation du service envisagé. Les modalités de maîtrise et de contrôle de ces risques identifiés seront documentées.

2-6°) Portage du projet et organisation

Le dossier de réponse détaillera l'organisation et les partenariats noués ou à nouer par les Parties Intéressées pour permettre, à chaque maillon de la chaîne de transport, la mise en place effective du service envisagé.

L'architecture des sous-dossiers devra respecter l'enchaînement des points 2-1 à 2-6 ci-dessus.

3°) Documents complémentaires

Devront être fournies :

- pour les personnes morales de droit privé, les liasses fiscales et annexes des trois derniers exercices clos, conformément aux dispositions de l'article L. 114-10 du code des relations entre le public et l'administration, le rapport du commissaire aux comptes

³ <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-fr>

s'il y en a un, ainsi que les comptes prévisionnels de l'exercice en cours ;

- une attestation (avec tableau justificatif le cas échéant, incluant notamment le calcul des ratios pour les entreprises autres que les PME) permettant d'établir que l'entreprise bénéficiaire n'est pas une entreprise en difficulté au sens de la réglementation européenne ;
- une déclaration sur l'honneur que l'entreprise et ses dirigeants ne font pas l'objet d'une procédure d'insolvabilité et sont en règle au regard du paiement des impôts et taxes.

Concernant les deux derniers points, les Parties Intéressées fourniront les annexes A et B dûment complétées, datées et signées.

L'État se réserve le droit d'utiliser tout ou partie des informations et/ou des documents qui seront fournis dans le cadre de la présente consultation pour atteindre l'objectif de mise en place de services et mettre en œuvre ses politiques publiques. Les Parties Intéressées sont donc invitées à signaler explicitement comme telles, dans les documents transmis en réponse, les informations qu'elles estimeraient couvertes par le secret des affaires.

7. Conditions de réponse et déroulement de l'appel à projets

7.1. Transmission du dossier

L'avis de publicité de la présente consultation est publié :

- au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) à l'adresse <http://ted.europa.eu/> ;
- au Bulletin officiel des annonces des marchés publics (BOAMP) à l'adresse <http://www.boamp.fr>

Le présent document de consultation est publié :

- sur la plate-forme des achats de l'Etat à l'adresse <https://www.marches-publics.gouv.fr> ;
- sur le site internet « transports » du ministère de la transition écologique, à l'adresse <https://www.ecologie.gouv.fr/>

Les dossiers de réponse signés par le représentant dûment habilité de la Partie intéressée, doivent être transmis par messagerie électronique au plus tard le **31 mai 2022 à 18h00**.

Chaque dossier en réponse devra être rédigé en totalité en langue française et sera transmis par la Partie Intéressée selon les modalités ci-dessous :

- à l'adresse mel : sf4.dtffp.dgitm@developpement-durable.gouv.fr
- le service de messagerie limite la taille des pièces attachées à 5 Mo. Les dossiers de taille supérieure devront être transmis par l'intermédiaire du service Melanissimo accessible à l'adresse : <https://melanissimo.developpement-durable.gouv.fr/>

7.2. Echanges préalables au dépôt du dossier

Les demandes d'informations complémentaires, observations ou questions que les Parties Intéressées souhaiteraient adresser à l'Etat français pour la préparation de leur dossier de réponse seront transmises, par leur représentant dûment habilité, sous forme écrite, selon les mêmes modalités jusqu'au **30 avril 2022 à 18h00**.

L'État, assisté le cas échéant des experts dont il souhaiterait s'entourer, analysera ces demandes, observations ou questions et se réserve la possibilité de ne pas y répondre ou donner suite. Les réponses qui seront apportées, ainsi que les demandes, questions ou observations correspondantes, seront, une fois anonymisées et, le cas échéant, synthétisées, publiées sur le portail internet du ministère et sur la plate-forme des achats de l'Etat. Les Parties Intéressées ne pourront s'opposer à la publication d'éléments issus de leurs questions et des réponses correspondantes. Il leur appartient donc de ne pas faire état dans leurs demandes d'informations qu'ils estimeraient couvertes par le secret des affaires ou de le faire explicitement apparaître comme tel.

7.3. Analyse des dossiers et critères de sélection des projets

Les dossiers soumis dans le cadre du présent appel à projets seront évalués par l'État, assisté le cas échéant des experts dont il souhaiterait s'entourer.

La qualité d'un projet sera appréciée selon les critères techniques suivants :

- la maturité du projet proposé et son calendrier de mise en œuvre ;
- les capacités de chaque service proposé, ses caractéristiques techniques et les effets sur le report modal ;
- la capacité financière des parties intéressées à pouvoir mener le projet proposé (s'appuyant notamment sur l'analyse des documents complémentaires demandés dans le point 8 de la partie 6.2) ;
- le caractère incitatif et dégressif de l'aide pour chaque service proposé. L'aide allouée doit principalement permettre de combler un déficit opérationnel intervenant sur une période limitée, dont la durée doit être réduite au strict minimum. Elle doit également contribuer à accroître le niveau de qualité du service proposé et permettre sa montée en puissance progressive. Son évaluation se basera donc principalement sur le plan d'affaires prévisionnel du service proposé ;
- le niveau de risque du projet et la solidité de l'analyse du marché ;
- le bénéfice socio-économique du projet proposé et son impact sur les externalités négatives évitées ;
- la complétude et qualité de présentation des différents éléments demandés dans le dossier.

L'Etat se réserve la possibilité d'auditionner les candidats ayant obtenu le meilleur classement au regard de ces critères pour une présentation de leurs projets. Par ailleurs, si une même Partie Intéressée propose plusieurs services dans son projet, l'Etat se réserve le droit de ne retenir qu'une partie des services proposés dans le projet.

7.4. Suite de la consultation

L'Etat se réserve :

- la possibilité de demander des précisions ou des justificatifs aux Parties intéressées postérieurement à la présente consultation ;
- la possibilité de publier un rapport concernant les résultats de la présente consultation ;
- la possibilité de ne retenir qu'une partie d'un projet en cas de services multiples proposés par une même Partie Intéressée ;

- la faculté de ne pas donner suite à la présente consultation pour quelque raison que ce soit et ce, à tout moment de la procédure. Une telle décision, qui relève de la seule appréciation de l'Etat, ne donnera lieu à aucune indemnité.

8. Informations relatives à une éventuelle aide publique

Sur la base des résultats de la consultation, le montant d'une éventuelle aide sera défini en fonction des caractéristiques du ou des projets lauréats. Les modalités d'octroi, de versement et de validité de l'aide apportée seront fixées dans le cadre d'un conventionnement spécifique.

L'aide publique pourra prendre la forme d'une aide au démarrage et/ou d'une aide à l'investissement pour la réalisation d'infrastructures terminales.

Dans le cas où une aide au démarrage est incluse dans le calcul de l'aide publique, cette aide au démarrage est définie sur la base des trafics réalisés.

Dans la détermination du montant de l'aide, l'Etat veillera à respecter les critères de compatibilité relatifs aux aides à la coordination des transports issus de l'article 6.3.2b) des Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires (2008/C 184/07). Ainsi, pour chaque service proposé, le niveau d'aide sollicité devra ne pas dépasser 30 % du coût total du service, dans la limite de 50 % des coûts externes évités.

L'aide pourra être octroyée sur une période maximale de quatre ans sous réserve de son approbation par la Commission européenne.