

# **COMITÉ TECHNIQUE**

**REUNION DU 3 octobre 2022**

-----

## **RAPPORT POUR AVIS**

### **PÔLE MOBILITES INFRASTRUCTURES ET PORTS**

#### **CREATION D'UNE SOCIETE PUBLIQUE LOCALE DE DEVELOPPEMENT ET DE GESTION DES MATERIELS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS FERROVIAIRES REGIONAUX**

##### **1/ CONTEXTE**

La Région Hauts de France est l'autorité organisatrice du transport ferroviaire régional de voyageurs (services TER/TERGV), elle détient à cet égard un rôle de définition, de suivi et de financement du service.

Le service est actuellement opéré dans le cadre d'une convention « TER Hauts de France », conclue avec l'opérateur historique pour une durée initiale de 6 ans, du 1<sup>er</sup> janvier 2019 au 31 décembre 2024.

Or, dans le prolongement du 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire européen, la loi n°2018-515 du 28 juin 2018 *pour un nouveau pacte ferroviaire*, a transposé dans notre droit interne la fin du monopole de SNCF Voyageurs et la possibilité d'ouvrir le service à la concurrence dès le 25 décembre 2023. C'est sur ce fondement que la Région a engagé en 2019 une démarche d'ouverture progressive (par lots) du service ferroviaire des Hauts de France.

En tant qu'Autorité organisatrice, la Région Hauts-de-France finance également les investissements relatifs au matériel roulant. C'est ainsi qu'elle a procédé à deux importantes commandes de renouvellement de matériels roulants en 2018 (19 rames Regio2N TET) et en 2020 (33 rames Regio2N XL), voués à moderniser et renforcer le parc actuel. Elle a également engagé la rénovation « mi-vie » de 150 rames existantes en 2021, et travaille actuellement à l'adaptation/création de centres de maintenance liés aux évolutions de parc.

Souhaitant conserver une maîtrise publique des actifs affectés au service, lesquels seront mis à disposition des opérateurs sélectionnés au terme des procédures de

mise en concurrence, la collectivité a demandé à l'opérateur historique le transfert de propriété du matériel roulant et des installations de maintenance et de remisage. Elle se verra donc transférer également l'ensemble des obligations de propriétaire qui y sont associées et qui se doivent d'être mises en œuvre au regard des risques juridiques importants qui peuvent en découler.

Outre ces opérations qui représentent à elles-seules environ 1,5 Mds d'EUR, la Région doit également faire face à de nombreux autres investissements d'ampleur (Canal Seine-Nord Europe et Mago, Projet Roissy-Picardie, sauvegarde des lignes de desserte fine du territoire, etc.), et ce dans une fenêtre temporelle resserrée. Il apparaît dès lors impérieux de lisser l'investissement sur une longue durée afin de répondre aux appels de fonds des engagements précités sans obérer les capacités budgétaires et d'endettement de la collectivité.

## **2/ EXPLICATION** (*organisation de l'entité, ou de l'activité, ...*)

L'entité à créer aura par conséquent pour missions de gérer les matériels et actifs qui lui sont confiés par la Région et de rechercher et porter les financements associés. Cette opération permettra de structurer différemment la dette et d'optimiser les appels de fonds intervenant au titre de la convention TER précitée.

Souhaitant conserver une maîtrise 100% public des actifs, le choix de la structure s'est porté sur une société publique locale (SPL), prévue à l'article L 1531-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT). Cette société anonyme de droit privé a la caractéristique essentielle d'avoir un capital social détenu par des collectivités et/ou leurs groupements.

Au cas particulier, ce capital sera, à la création de la société, très majoritairement détenu par la Région Hauts de France. Amiens Métropole est pressentie pour être actionnaire (minoritaire) aux côtés de la Région. Cette configuration, dont les détails doivent être formalisés, assure à la Région la maîtrise de cet outil et des actifs qui lui sont dévolus.

La gouvernance de la SPL reposera sur un conseil d'administration composés d'élus représentant les actionnaires et un directeur général responsable devant eux. L'équipe administrative, sous la responsabilité de ce dernier, sera idéalement complétée d'un responsable administratif et financier, d'un responsable « matériels roulants », lesquels peuvent utilement être dotés d'un ou plusieurs collaborateurs, ainsi que d'un responsable « maîtrise d'ouvrage » et d'un responsable « études ».

A ce stade, il n'a pas été identifié de transfert de personnel par voie de détachement. Le cas échéant, le comité technique, ou le futur comité social territorial, sera consulté

## **3/ PROPOSITION(S)** (*préciser ce sur quoi l'avis du CT est soumis*)

Le Comité Technique est saisi de ce rapport pour avis, dans le cadre de sa compétence consultative en matière d'organisation des services.