

Ce que le futur exploitant des TER autour de Reims va changer

Transports. À partir de juillet 2029, les trains express régionaux de « l'étoile de Reims » seront opérés par un nouveau concessionnaire. Les candidats doivent déposer leur dossier avant la fin de ce mois.



Frédéric Gouis

fgouis@lunion.fr

Le tempo auquel ce dossier avance peut s'apparenter à celui d'un tortillard. Voté par la Région Grand Est en février 2024, avec une mise en service alors prévue à l'été 2028, le planning a pris un an de plus. En juillet 2029, les lignes TER, train express régional, ainsi que les lignes routières, de « l'étoile de Reims » seront exploitées par un nouvel opérateur. Pour le Grand Est, autorité organisatrice des transports régionaux, cette procédure d'ouverture de lignes à la concurrence, la quatrième, concerne le territoire le plus vaste jusque-là.

1 Quelles lignes ?

Celles de « l'étoile de Reims », soit les lignes TER dont Reims se trouve au centre. Notons que certaines sont assurées exclusivement par car. Ces lignes desservent des villes de la Marne, mais aussi de l'Aisne, des Ardennes, de Meurthe-et-Moselle, de Haute-Marne, de la Côte d'Or, de l'Aube et de l'Yonne.

2 Pourquoi ?

Ces dernières décennies, ces concessions entre les Régions et la SNCF se faisaient de gré à gré. Les élus régionaux tentaient de négocier le plus de services possibles au moindre coût avec le seul opérateur ferroviaire de passagers. Or, depuis 2018, la réglementation de l'Union européenne impose aux Régions d'ouvrir l'ensemble des lignes qu'elle exploite à la concurrence d'ici fin 2033. Le Grand Est prend, comme d'autres Régions, de l'avance. Dans les Hauts-de-France, « l'étoile d'Amiens » est ainsi exploitée par la... SNCF depuis décembre 2024, après son succès dans l'appel d'offres face à d'autres candidats.

3 Quels changements pour les usagers ?

Cette mise en concurrence sert bien « à faire des économies », comme le reconnaît Thibaud Phillips, vice-président du Grand Est en charge des mobilités, auprès de l'Union-L'Ardennais. L'idée est de faire baisser le prix au

● LES LIGNES FERROVIAIRES ET ROUTIÈRES OUVERTES À LA CONCURRENCE ●



kilomètre que demande l'opérateur à la Région pour faire circuler un train (ou un car) sur une ligne. À titre d'exemple, le prix est passé

de 21 à 17 € du kilomètre sur Contrexéville-Nancy, première ligne ouverte à la concurrence dans le Grand Est. Néanmoins,

l'usager va continuer de « payer aux alentours de 30 % du coût réel du service, le reste étant financé par la Région », prévient Thibaud Phi-

Matière grise, gros sous et politique

Un appel d'offres doit permettre de choisir le dossier le mieux-disant, celui dont l'équilibre entre prix compétitif et qualité technique est le meilleur. Après, d'autres critères peuvent entrer en ligne de compte.

Si les opérateurs étrangers (Trenitalia, Deutsch Bahn ou Renfe) se concentrent sur la grande vitesse ou les Intercités, la nationalité des candidats pour « l'étoile de Reims » ne sera pas un critère subjectif. Les trois potentiels partent donc sur un critère d'égalité sur ce point. Pour le reste...

La SNCF, opérateur historique, a remporté « l'étoile d'Amiens ». Elle connaît les typicités de celle de Reims, les interlocuteurs à la Région et peut bénéficier d'une « prime à la fidélité ». Et puis, elle a un récent atout majeur, son PDG depuis novembre 2025 : Jean Castex. L'entregent politique de l'ancien Premier ministre peut faire basculer l'issue, selon un connaisseur de ce type de négociations. Après, les capacités techniques, l'expérience et le travail d'ingénierie des équipes peuvent aussi sembler donner un avantage à Trans-

dev. La société, dont la Caisse des Dépôts (institution publique) est l'un des actionnaires, exploite, visiblement avec efficacité, la ligne Marseille-Nice depuis l'été dernier.

Elle a aussi été retenue par le Grand Est pour Contrexéville-Nancy. De quoi en faire un favori ? À moins que la Région n'entende pas mettre tous ses œufs dans le même panier... Ce qui pourrait faire les affaires de la RATP, qui vient de décrocher « l'étoile de Caen », et ferait ainsi son entrée sur les voies ferrées du Grand Est.

lipps. Ces économies, le Grand Est va « les réinvestir dans de nouvelles liaisons ou des cadencements supplémentaires (plus de trains sur une ligne existante) ». Donc, plus de service pour les usagers au final.

4 Et le personnel ?

La réglementation oblige le nouveau concessionnaire à reprendre le personnel qui sert à opérer ces lignes actuellement. « 380 personnes (salariables de la SNCF) sont transférables », selon Thibaud Phillips. Chaque salarié va pouvoir choisir de rejoindre le nouveau concessionnaire ou de rester à la SNCF. Quant au matériel roulant et aux installations de maintenance, « la Région les met à disposition, moyennant une location ».

5 Quand et comment ?

L'entrée en service de l'exploitation par le nouvel opérateur se fera en juillet 2029, mais la procédure va connaître une première étape le 26 janvier 2026, date limite pour le dépôt des offres par les candidats.

« Nous allons analyser les dossiers des candidats jusqu'au printemps. À partir du mois de juin 2026, une phase de négociations s'ouvrira », détaille l'élu du Grand Est. En fait, ce deuxième tour peut ne pas concerner tous les candidats initiaux, la Région pouvant en écarter certains. Enfin, la désignation du concessionnaire est prévue à l'été 2027, pour un contrat de dix ans et demi.

6 Quels candidats ?

Soumis à la confidentialité, Thibaud Phillips reste muet sur l'identité des candidats. Toutefois, la SNCF avait prévenu qu'elle se positionnera sur l'ensemble des appels d'offres des Régions (elle a obtenu celui de « l'étoile d'Amiens »). Après, Transdev (qui opère notamment les transports du Grand Reims et Troyes), nous a confirmé être candidat, exploitant déjà la liaison en car Reims-Châlons-Troyes. Enfin, la RATP (déjà présente avec les transports urbains de Laon, Charleville-Mézières ou Épernay) devrait aussi être candidate après avoir décroché « l'étoile de Caen » en Normandie. ●