



GARES & CONNEXIONS AVIS DE L'ART SUR LE DÉCRET GARES LA CFDT, ENTENDUE SUR PLUSIEURS POINTS

À la suite de la consultation publique lancée le 8 septembre, l'ART a rendu son avis le 15 octobre dernier. La CFDT Cheminots avait adressé une contribution argumentée dans le cadre de cette démarche. Si elle a été entendue sur plusieurs points, la CFDT déplore que le volet social soit le grand absent de cette consultation. **Retour sur les points saillants de l'avis ART.**



5, rue Pleyel | 93200 Saint-Denis



01 76 58 12 21



www.cfdtcheminots.org

AVIS DE L'ART SUR LE DÉCRET GARES

LA CFDT, ENTENDUE SUR PLUSIEURS POINTS



POUR LA CFDT CHEMINOTS, LES GARANTIES SUR L'EMPLOI, TANT POUR LES CHEMINOTS QUE POUR LES ENTREPRISES SOUS-TRAITANTES, DOIVENT ÊTRE PLEINEMENT INTÉGRÉES AU DÉCRET À VENIR. LA CFDT PORTERA CES REVENDICATIONS AU PLUS HAUT NIVEAU.

ABRÉVIATIONS

AOT

L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE TRANSPORTS

C'est une collectivité publique dont la mission est de définir la politique de desserte et tarifaire du transport de voyageurs.

ART

L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS (ANCIENNEMENT ARAFER)

C'est l'autorité qui veille au bon fonctionnement des activités concurrentielles et des tarifs, notamment en matière de transport ferroviaire.

DRG

C'EST LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DES GARES

Il fixe les redevances d'accès aux services de la SA SNCF Gares & Connexions. ●

LE DISPOSITIF

C'est ce que propose le projet de décret : permettre aux AOT de fournir, pour le compte de SNCF Gares & Connexions, des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs. ●



L'OBJECTIF DU PROJET DE DÉCRET

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport régional de voyageurs et du nouvel article L. 2121-17-4 du Code des transports, il s'agit de permettre aux AOT de fournir, pour le compte de SNCF Gares & Connexions, des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs (essentiellement gares d'intérêt régional). Elles peuvent les fournir elles-mêmes ou bien les intégrer dans le périmètre des prestations comprises dans les contrats de service public des opérateurs entrants. Le projet de décret soumis à l'avis de l'ART (décret gares) définit les conditions d'application de l'article L. 2121-17-4 en précisant notamment les gares et les prestations éligibles. Il détermine également les conditions dans lesquelles une AOT peut mettre en place ce dispositif qui sera formalisé au travers d'une convention conclue entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions. ●



Complément de lecture
Cliquez ici pour consulter la contribution de la CFDT Cheminots ou allez sur <https://bit.ly/354zazv>



Complément de lecture
Cliquez ici pour consulter l'avis de l'ART ou allez sur <https://bit.ly/38iFky4>

LES COMMENTAIRES DE LA CFDT

UN CHAMP D'APPLICATION TROP LARGE

L'ART expose que le périmètre des gares éligibles au dispositif est trop large. Pour l'ART, c'est à rebours des objectifs poursuivis par le législateur. Ce dernier visait plutôt les gares monoporteur (desservies par un seul porteur), pour lesquelles le modèle de porteur-intégrateur (porteur et gestionnaire de gares) peut présenter un intérêt en termes d'optimisation des coûts. À défaut de limiter le périmètre du dispositif aux gares purement monoporteur, l'ART propose d'exclure du périmètre d'éligibilité les gares d'intérêt national (gares A) et certaines gares d'intérêt régional pluripourteurs (gares B) où la mise en place de porteur-intégrateur peut comporter des risques de discrimination.

La CFDT mettait en avant dans sa contribution la nécessité de limiter l'éligibilité des gares aux seules gares monoporteur afin de garantir l'absence de discrimination et préconisait d'apporter la précision suivante : « 100 % des services publics de transport ferroviaire correspondant exclusivement au champ de compétences de l'autorité organisatrice ».

L'ART observe que les prestations automatiquement intégrées au dispositif concernent notamment l'accueil, l'information et l'orientation des voyageurs. Pour l'ART, ces prestations sont les plus sensibles du point de vue de la concurrence. L'ART suggère que seules les prestations présentant un faible impact concurrentiel telles que gestion du site, entretien, gardiennage soient éligibles au dispositif. L'ART concède que cette solution viderait le dispositif de son intérêt et propose que les prestations présentant un sujet en matière de concurrence puissent être intégrées au dispositif en limitant cette possibilité aux gares quasi-exclusivement et durablement monoporteur.

L'information collective gérée par SNCF Gares & Connexions ne doit pas être éligible au dispositif au regard de l'architecture informatique des systèmes d'information voyageurs. Ce point a été intégré par l'ART, qui exclut l'information collective des prestations éligibles.

LA REMISE EN CAUSE DU RÔLE

DE GESTIONNAIRE UNIFIÉ DE SNCF G&C

L'ART estime que le rôle de SNCF Gares & Connexions est affaibli pour plusieurs raisons.

D'une part, du fait de la multiplication des acteurs pouvant fournir des prestations de gare et d'autre part, en privant G&C de leviers de pilotage des prestations, tant en matière de contenu que de maîtrise des coûts, alors même qu'elle est responsable de l'élaboration des tarifs régulés. L'ART souligne également que le dispositif ne prévoit aucun mécanisme de répercussion des objectifs de performance et de productivité que G&C est tenu de respecter pour la tarification de l'ensemble des prestations en gare ni aucun mécanisme de contrôle et / ou de sanction en cas de non-respect de ces engagements par l'AOT.

La CFDT évoquait dans sa contribution l'absence de maîtrise des coûts découlant de l'éligibilité de certaines prestations, à titre d'exemple en matière de gestion de site les contrats actuellement souscrits permettent de bénéficier d'économies d'échelle au regard du volume de gares et des périmètres auxquels ils s'appliquent. La CFDT soulignait également la nécessité de compléter le projet de décret en intégrant le critère de *bonus-malus* tel que défini dans le DRG établi par SNCF Gares & Connexions et répondant aux décisions de l'ART (art. 5 et 6 de la décision 2017-008 et art. 5 de la décision 2017-018).

L'ART souligne que la convention conclue entre G&C et l'AOT semble cantonner G&C à un simple rôle de collecteur des données communiquées par l'AOT et / ou l'entreprise ferroviaire titulaire du contrat de service public. Outre le fait qu'un tel dispositif ne va pas dans le sens de l'optimisation des coûts, à rebours des objectifs poursuivis, il pourrait donner lieu à une tarification reposant sur des données non complètes et / ou non fiables.

La CFDT mettait en avant dans sa contribution la complexification des relations entre acteurs, mais aussi la nécessaire compatibilité du format des données communiquées par l'AOT ou le titulaire du contrat de service public pour l'élaboration du DRG. Les multiples traitements induits par ce dispositif sont à rebours d'une démarche d'optimisation de coûts.

L'ART préconise de qualifier l'AOT ou le titulaire du contrat de service public de gestionnaire d'installation afin de renforcer leurs obligations notamment en matière de publication d'informations et de transparence. ☺☺☺

AVIS DE L'ART SUR LE DÉCRET GARES

LA CFDT, ENTENDUE SUR PLUSIEURS POINTS

UN DISPOSITIF COMPLEXE, SOURCE D'INEFFICACITÉ

Selon l'ART, le projet de décret n'aménage pas une répartition claire des rôles et responsabilités entre les différents acteurs. L'application du dispositif qu'il prévoit conduirait, en effet, à mettre en place un système particulièrement complexe de relations techniques et financières (voir l'infographie).

À cela pourrait s'ajouter un risque de dilution des responsabilités tenant à la présence d'une pluralité d'intervenants aux missions insuffisamment définies. L'autorité considère que cette complexité pourrait augmenter les coûts (risque d'accumulation des marges à chaque niveau) et les risques contentieux.

La CFDT mettait en avant le risque de dilution des responsabilités notamment en matière de direction unique de la sécurité. Elle pointait également les risques juridiques et les coûts d'interface induits par la mise en place de dispositifs conventionnels.

Concernant la possibilité offerte par le dispositif de mettre à disposition les espaces ou locaux à destination des concessionnaires, de commerces

ou de locataires non régulés d'en affecter les bénéfices nets à l'AOT, l'ART met en avant que cela constituerait un avantage pour l'AOT au détriment des autres utilisateurs de la gare.

La CFDT relevait dans sa contribution que SNCF Gares & Connexions avait initié en 2018 le programme 1001 gares auquel elle a consacré un financement substantiel. Le transfert de la gestion pleine et entière des locaux non régulés déséquilibrerait le modèle économique établi sur les gares concernées par ce programme.

Enfin, l'ART relève qu'elle est incompétente pour connaître, comme le prévoit le projet de décret, des différends relatifs à la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares, pour l'ART ces différends relèvent du droit des contrats et de la juridiction associée. Elle serait en revanche compétente pour connaître des éventuels différends en matière d'accès non discriminatoire aux gares et aux prestations qui y sont fournies dans la mesure où cet accès constitue un enjeu concurrentiel majeur, au même titre que l'accès aux infrastructures ferroviaires. ●

