

Contribution de la CFDT Cheminots à la consultation publique sur le projet de décret relatif à la gestion et à l'exploitation des gares de voyageurs principalement utilisées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs

Saint Denis le 18 septembre 2020,

La CFDT cheminots a souhaité adresser sa contribution dans le cadre de la consultation publique se rapportant au projet de décret relatif à la gestion et à l'exploitation des gares de voyageurs principalement utilisées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs. Elle déplore néanmoins que le délai imparti réduit pour cette consultation publique au regard des enjeux majeurs du sujet évoqué. Elle observe également que la date d'entrée en vigueur du dispositif n'est pas portée à la connaissance des contributeurs.

Préalablement, la CFDT cheminots rappelle que ce projet de décret initié dans le cadre de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, s'inscrit dans un contexte d'ouverture à la concurrence à laquelle la CFDT cheminots est opposée. Les conséquences de l'ouverture à la concurrence emportent une complexification des relations entre les acteurs du système, la conception et la réalisation même des processus. L'obligation de mettre en place des dispositifs conventionnels induit, par ailleurs, de potentielles fragilités juridiques et pose la question des coûts d'interfaces et de transaction. Elle emporte également une absence de mutualisation des externalités, positives ou négatives. Au contraire, elle tend à flécher les charges ou les bénéfices vers des acteurs distincts.

Voici les observations de la CFDT cheminots après analyse du document présenté dans le cadre de la consultation publique.

Champ d'application du dispositif (pages 3 à 9) :

Nous observons l'absence d'éléments justifiant du taux retenu pour la détermination du seuil de 90% de nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs. En raison des contraintes de production et de circulation des transports non conventionnés et afin de garantir l'absence de discrimination vis à vis des transports non conventionnés, il nous apparaît nécessaire de porter ce taux à 100%. L'agrégation des circulations TER et TET porte également à confusions dans la constitution du critère. La consistance différente de ces circulations engage des conséquences différentes sur la gestion des gares. La seule justification apparente de cette agrégation consiste en la création de "paquet" de circulations soumises à appel d'offres. Le seuil de 100% devrait donc être appliqué avec la précision suivante: "100% des services publics de transport ferroviaire correspondant exclusivement au champ de compétences de l'autorité organisatrice". En l'état, le critère ne nous paraît donc pas opportun.

Les rôles et responsabilités des acteurs devraient être clairement définis, notamment en ce qui concerne la direction unique de la sécurité.



La révision de l'éligibilité des gares en cours de convention pourrait générer certaines difficultés, des modifications récurrentes seraient préjudiciables au bon fonctionnement et pourraient engager la responsabilité des acteurs.

Les prestations éligibles s'étendent largement au-delà du périmètre des missions d'exploitation de la gare actuellement réalisées par le transporteur (prestation de base). La CFDT cheminots alerte donc sur l'absence de garantie sur l'emploi des cheminots dans le cadre du dispositif.

En effet, l'article 2, section 1, chapitre II du décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 définit les modalités de calcul du nombre de salariés dont le contrat de travail est transféré. Toutefois il précise que *“concernant les prestations de gestionnaire de gare, sont concernées les prestations assurées par le transporteur pour le compte du gestionnaire de gares telles que définies à l'article L. 2121-17-4 du code des transports”*. Le projet de décret, objet de la présente consultation, visant à préciser les prestations éligibles reprend au titre des prestations éligibles des missions du gestionnaire de gare non réalisées par le transporteur et par conséquent exclues du décret 2018-1242. Des garanties doivent être apportées sur ce point. Ces garanties d'emploi et de continuité de droits doivent à la fois être dirigées vers les cheminots du groupe public et sur ses sous-traitants susceptibles de réaliser pour son compte des prestations en gare (services voyageurs, manutention et nettoyage, gardiennage...).

L'information collective gérée par SNCF Gares & Connexions ne devrait pas être éligible au dispositif au regard de l'architecture informatique des systèmes d'information voyageurs SNCF. L'exclusion de cette prestation devrait être clairement exprimée.

La dimension management de la sécurité n'est pas clairement explicitée, en particulier en ce qui concerne les relations entre les différents protagonistes et le risque ferroviaire ou électrique. En outre, les modalités de transitions de ce management de la sécurité en cas d'application du dispositif n'est pas prévu. On notera que la prestation relative aux plans de préventions est imprécise et ne mentionne pas la rédaction des plans de prévention, il conviendrait de compléter.

L'éligibilité de la gestion des contrats de nettoyage et de gardiennage au dispositif pourrait augmenter les charges de la gare. Les contrats actuellement souscrits par le gestionnaire des gares permettent de bénéficier d'économies d'échelle au regard du volume de gares et des périmètres auxquels ils s'appliquent.

La maintenance lourde des installations et la gestion et la programmation des investissements ne devraient pas être éligibles au dispositif mais être assurées par SNCF Gares & Connexions en raison de la connaissance et de l'expertise de l'environnement ferroviaire qu'elles nécessitent. Concernant les investissements, la responsabilité de propriétaire de SNCF Gares & Connexions au titre de la mise en conformité des installations ne devrait pas permettre l'éligibilité de ces prestations au dispositif.



SNCF Gares & Connexions a lancé en 2019 le programme 1001 gares visant à redynamiser les espaces vacants dans les gares régionales et a défini une stratégie nationale en ce sens.

L'intégration dans le champ du dispositif de la mise à disposition des espaces et locaux en gare viendrait remettre en cause la stratégie déjà définie et le modèle économique associé.

Organisation des conventions et partage des responsabilités (pages 9 à 16) :

La CFDT jugerait opportun et utile que le décret comporte dans les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT un point 4bis comportant les éléments suivants:

4bis- Les engagements sociaux et environnementaux portant a minima sur le maintien et l'évolution de l'emploi, le niveau de présence humaine en gare, les éventuels dispositifs d'insertion sociale, le projet de gare comme lieu de cohésion sociale et territoriale et les aménagements de nature à contribuer à la transition écologique.

Les bénéfices nets dégagés par la mise à disposition des espaces en gare ne devraient pas être affectés à l'AOT dans la mesure où ces activités contribuent au financement de l'entretien du patrimoine relevant de la responsabilité de l'affectataire des gares et plus globalement au modèle économique de la gare.

Il est mentionné que "le lien financier [...] **semble** correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions". Il est surprenant de constater que le volet des relations financières ait été abordé de façon approximative au regard des enjeux qu'il comporte.

Il convient de compléter le point 2° de l'article 2.1.1. En effet, au-delà des engagements qualitatifs et quantitatifs, il apparaît nécessaire d'intégrer le critère de bonus/malus tel que défini dans le DRG établi par SNCF Gares & Connexions et répondant aux décisions de l'ARAFER (articles 5 et 6 décision 2017-008 et article 5 décision 2017-018).

A l'article 5° de l'article 2.1.1, la granulométrie des données à fournir au gestionnaire des gares doit être précisée, elle devrait être en adéquation avec celle utilisée par SNCF Gares & Connexions pour l'établissement du DRG. Le délai de communication de ces éléments devrait également être mentionné et le défaut de communication dans les délais assorti de pénalités.

La complexification des relations entre acteurs évoquée au début de notre contribution impactera fortement le processus d'élaboration du DRG par SNCF Gares & Connexions. L'impact organisationnel pour SNCF Gares & Connexions lié à l'agrégation des données communiquées par l'AOT ou le titulaire du contrat de service public n'est pas appréhendé.

