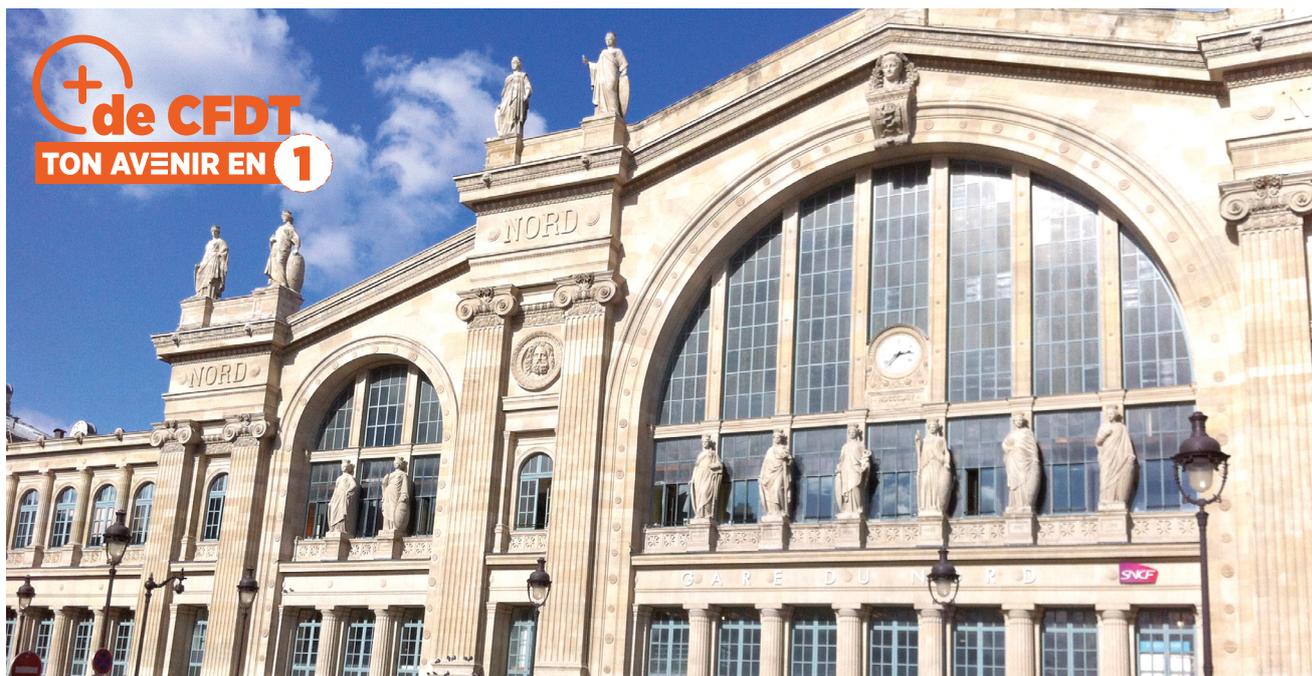




GARES & CONNEXIONS

PRIVATISATION DES GARES : QU'EN EST-IL ?

Cet été, une organisation syndicale a fait le buzz en annonçant la privatisation de la gare de Paris-Nord. Elle a même affirmé que cette soi-disant privatisation était en lien avec la loi sur le nouveau pacte ferroviaire qui vient d'être votée. Décryptage.



LA CfdT A ÉTÉ REÇUE EN AUDIENCE LE 23 AOÛT DERNIER

Selon Patrick Ropert, directeur général de Gares & Connexions, « nous sommes acteurs avec un autre ! ». Il précise que pour la gare de Paris-Nord, une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) est déjà créée. Il s'agit d'une coentreprise réunissant Gares & Connexions à hauteur de 34 % et CEETRUS – foncière d'Auchan – pour 66 %. La SEMOP a été créée par une loi en 2014 à l'attention des collectivités publiques. Cette entité n'a donc rien à voir avec un partenariat public-privé (PPP).

CE NOUVEAU MODÈLE JURIDIQUE ET FINANCIER EST BIEN DIFFÉRENT DE CE QUI S'EST FAIT PRÉCÉDEMMENT

- pour la gare de Paris-Saint-Lazare : contrat de concession sur 42 ans, avec une filiale de KLEPIERRE à 100 % qui verse une redevance annuelle à Gares & Connexions ;
- pour la gare de Paris-Montparnasse et Paris-Austerlitz : mêmes types de contrats de concession sur 40 ans, possédées à 100 % par ALTAREA, mais avec une redevance annuelle revue à la hausse par rapport à Paris-Saint-Lazare. ☺☺☺

☺☺☺ La CFDT a demandé à ce que les agences bâtiment énergie (ABE) soient non seulement associées aux projets de rénovations et constructions à hauteur de leurs compétences et expertises, mais également que les prestations supplémentaires induites par l'augmentation des surfaces leur soient confiées. Le directeur général a confirmé que les ABE auraient en charge la maintenance de la partie régulée de la gare. La CFDT restera attentive sur la finalisation de cet appel d'offres. Il est prévu que le contrat soit entériné lors du Conseil d'administration de novembre ou décembre, avec les réponses aux questions encore en suspens, telles que la durée de concession (entre 35 et 46 ans). ●

QUE RETENIR ?

Dans le contexte actuel de la réforme et du futur positionnement de Gares & Connexions avec le changement d'entité juridique, le personnel de cette entité – filiales et prestataires compris – a besoin d'être rassuré sur son avenir. Ses légitimes questions n'ont nul besoin d'être polluées par des rumeurs sans fondement qui laissent croire *qu'on ne nous dit pas tout*.

CONTRAIREMENT AUX RUMEURS, LA CONCESSION DE LA GARE DE PARIS-NORD N'EST PAS UNE PRIVATISATION



Pour la CFDT, il serait plus pertinent de se préoccuper de l'avenir de l'ensemble des gares en s'opposant à certaines velléités internes qui font le jeu de ceux qui aimeraient voir concrétiser leur rêve d'acquérir des gares. Gares & Connexions conserve bien l'ensemble des gares, avec les missions définies par la loi qui vient d'être votée : intermodalité, aménagement urbain et autres travaux, mais aussi celles liées à l'exploitation ferroviaire comme l'accueil, les flux voyageurs, les espaces d'attente, les quais, etc. Informer, orienter et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) font partie intégrante de ces missions. La CFDT restera vigilante au respect des engagements annoncés. ●



QUELS AVANTAGES POUR LA GARE DE PARIS-NORD ?

Grâce à la création d'une SEMOP, Gares & Connexions a la possibilité d'augmenter sa part de capital jusqu'à 82 % (ce que permet la loi). Dans un premier temps, l'intérêt de Gares & Connexions est de rester en dessous de 50 % – qui a l'avantage de ne pas soumettre l'entreprise au Code des marchés publics et éviter les surcoûts liés aux contraintes réglementaires de celui-ci –, pour permettre un process plus rapide de passation des marchés.

En vue des JO 2024, les travaux doivent être impérativement finis pour 2023. Le montant total des travaux est estimé à 600 millions d'euros, que SNCF ne peut pas supporter seule (la part de Gares & Connexions étant de 250 millions €).

Ce montage n'a aucune répercussion économique sur la facturation des prestations aux transporteurs (coût transporteur par rapport aux espaces régulés et non régulés). « *On optimise les revenus en minimisant l'apport de fonds* », selon le directeur général.

L'obligation de continuer à investir et de rendre la gare en parfait état après la durée de la concession (ce qui n'était pas une obligation auparavant pour les autres gares). Grâce à la SEMOP, Gares & Connexions a une capacité décisionnelle qui permet d'éviter de s'exposer potentiellement à des conflits juridiques comme ce fut le cas à Paris-Saint-Lazare.

Un périmètre augmenté de 44 % avec 35 000 m² de nouveaux espaces, donc des perspectives de prestations supplémentaires. ●