

## Consultation publique - **Contribution de SNCF Gares & Connexions**

### **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**

Début : 4 septembre 2020

Fin : 18 septembre 2020

---

#### **Contexte**

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

#### **Objet et modalités de la consultation publique**

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

**Eu égard aux enjeux s'attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, l'Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d'application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l'Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l'Autorité se voit contrainte d'imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu'elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité sur ce sujet jusqu'au 18 septembre 2020 par mail à l'adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l'Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s'exprimer sur d'autres aspects.

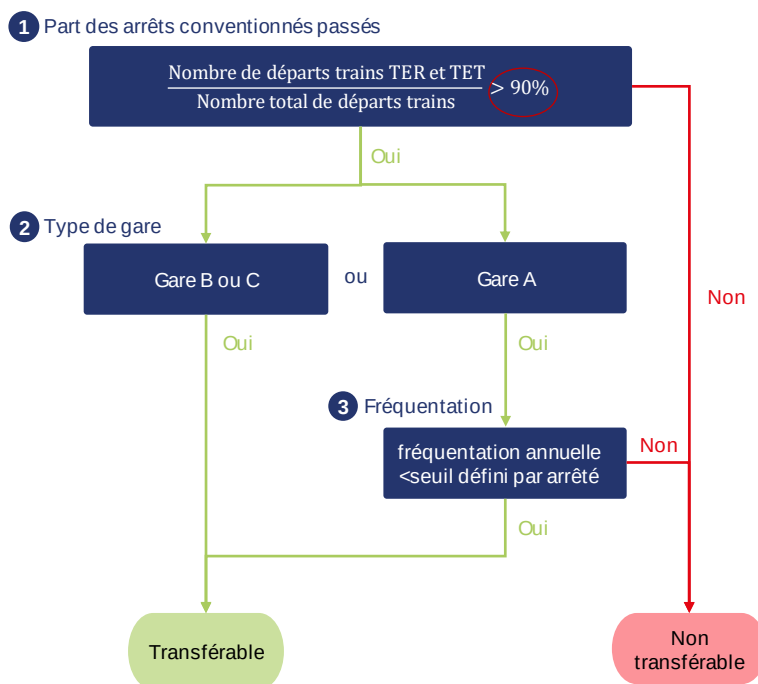
## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

#### **Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret**

##### **Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?**

☒ Oui ☒ Non

Ce critère peut s'avérer pertinent si le seuil défini par arrêté donne des résultats cohérents avec la liste actuelle des gares d'intérêt national, sur la base de la définition existante. Si le seuil est fixé à 500 000 voyageurs par an, l'ensemble des 114 gares d'intérêt national actuelles seraient couvertes.

En tout état de cause, c'est le nombre de voyageurs annuels et le type de voyages (régional à courte distance versus moyenne et longue distance), qui est selon nous le meilleur indicateur d'un possible intérêt pour la concurrence. En effet, l'effet du critère de taux de trains conventionnés est qu'il suffit qu'une gare ait peu d'arrêts dans la journée, mais qu'un ou deux trains non conventionnés s'y arrêtent, pour qu'elle soit exclue du champ d'application du décret. Alors qu'à l'inverse, une gare qui aurait un fort potentiel et présenterait un intérêt d'un point de vue concurrentiel, pourrait se trouver incluse dans le champ du décret pour la seule raison qu'elle serait desservie par un grand nombre de trains régionaux conventionnés.

Ainsi, dans un scénario où le seuil du nombre de trains au sein de la catégorie des gares d'intérêt national serait fixé par arrêté à 4 millions de voyageurs par an, nous ne retrouverions dans la situation d'avoir 23 gares d'intérêt national incluses dans le champ du décret alors qu'à l'inverse 44 gares d'intérêt régional et 12 d'intérêt local en seraient exclues.

De ce fait, le critère du nombre d'arrêts nous semble pertinent s'il s'applique aux seules gares d'intérêt national et régional (en excluant les gares d'intérêt local), et s'il est combiné à un seuil en nombre de voyageurs dans les gares d'intérêt national fixé à 500 000. Par rapport à l'hypothèse d'un seuil à 4 millions, cela ne ferait que 11 gares de plus (+ 23 gares a – 12 gares c) sur 3000, soit un total de 158 gares (114 gares a + 44 gares b) hors du périmètre de la délégation, mais selon une composition qui nous semble plus en harmonie avec notre vision des gares présentant un enjeu concurrentiel.

*Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?*

☒ Oui ☒ Non

Le fait d'avoir une large majorité d'arrêts de service TER conventionnés est selon nous un indicateur nécessaire mais pas forcément suffisant de l'absence de potentiel de transport à moyenne et longue distance. Le potentiel en termes de nombre de voyageurs à transporter nous semble également un critère important. C'est la raison pour laquelle le seuil du nombre de voyageurs sera également un élément déterminant.

*Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?*

Pour mieux tenir compte des évolutions possibles des gares, il serait souhaitable d'avoir une réflexion sur une adaptation de la définition de la notion de gare d'intérêt national, pour être en meilleure adéquation avec le potentiel pouvant intéresser une entreprise ferroviaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Pour cela, il conviendrait sans doute d'adapter et d'enrichir les seuils actuels fixés en termes de nombre de voyageurs pour ajuster les contours des notions de gare d'intérêt national et d'intérêt régional.

**Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère**

*Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?*

☒ Oui ☐ Non

Le seuil de 90% permet de placer hors du champ du décret la plupart des gares présentant selon nous un intérêt concurrentiel. Néanmoins, il nous semble que l'on pourrait ajouter un deuxième seuil plus élevé, mais qui serait applicable uniquement aux gares de plus de 500 000 voyageurs par an. A titre d'exemple, si l'on fixait ce 2ème seuil à 95%, cela n'ajouterait que 11 autres gares sur 3000 à la liste des gares placées hors du champ d'application du décret (soit 169 gares, 114 a et 55 b). Mais en tenant ainsi également compte du nombre de voyageurs donc du potentiel des gares concernées, on se rapprocherait encore davantage de la cible des gares présentant un intérêt concurrentiel.

*Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?*

Au-delà d'un certain nombre de voyageurs, la pertinence d'un gestionnaire de gares autonome nous apparaît la plus forte dans les gares desservies par plusieurs opérateurs de transport, qu'ils soient ou non conventionnés. Ce point nous semblerait utile à étudier dans le cadre d'une réflexion sur une adaptation de la définition de la gare d'intérêt national. Dans ce cadre, il y aurait lieu d'étudier en particulier le cas spécifique des gares desservies par plusieurs opérateurs conventionnés différents et au moins un opérateur de services librement organisés. Enfin, il nous semble que dans le cas des gares d'intérêt régional et local recevant différents services conventionnés du fait de la proximité et des interpénétrations de l'offre ferroviaire entre deux régions limitrophes, le fonctionnement actuel peut se poursuivre sans qu'il y ait besoin de prévoir un traitement spécifique.

**Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère**

*Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?*

☐ Oui ☒ Non

Par définition, les données prévisionnelles peuvent présenter un caractère aléatoire et contestable. Nous ne voyons pas comment cette hypothèse pourrait être mise en œuvre avec la fiabilité requise, d'autant que ces données devraient sans doute être disponibles plusieurs années à l'avance pour respecter l'ensemble du processus (appels d'offres, établissement des tarifs à l'avance, etc.). D'autre part, si les données prévisionnelles s'avéraient erronées, un retour en arrière serait difficilement envisageable.

### 1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

#### **Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif**

*Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?*

☒ Oui ☐ Non

Dès lors qu'est retenu ce critère de seuil, il nous paraît logique de pouvoir les adapter de la façon la plus souple possible, en recourant à un arrêté plutôt qu'à un décret. D'un point de vue pratique et pour une meilleure lisibilité globale du dispositif, il nous semble que l'arrêté de référence pour ce décret pourrait être le même que celui qui fixerait les critères concernant les gares d'intérêt national, régional et local.

*Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?*

Comme déjà évoqué, le seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif qui nous apparaîtrait pertinent serait celui des gares d'intérêt national, dont le niveau de fréquentation serait supérieur à 500 000 voyageurs par an. En effet, comme déjà évoqué, ce seuil permettrait d'être en cohérence avec la liste des gares d'intérêt national sans pour autant avoir un effet majeur sur le nombre de gares non déléguables. Pour ce qui concerne les gares d'intérêt régional, comme évoqué également, le seuil de 500 000 voyageurs pourrait également être retenu, mais combiné à un seuil de trains conventionnés autre que 90% (l'impact maximal étant de 25 gares b supplémentaires selon le

seuil qui serait retenu – ce nombre étant de 11 gares b supplémentaires si ce seuil était fixé à 95%).

***Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?***

☒ Oui ☒ Non

Un seuil fixé à 500 000 voyageurs pour les gares d'intérêt national permettrait déjà de viser la majorité des gares présentant un intérêt concurrentiel.

Pour les gares d'intérêt régional, notre proposition pour compléter le dispositif serait d'ajouter un critère combinant un pourcentage plus élevé de trains conventionnés avec un nombre minimal de voyageurs, qui pourrait être également fixé à 500 000 pour plus de lisibilité du dispositif. L'effet serait limité en nombre de gares concernées, mais permettrait de se rapprocher encore plus de la cible des gares présentant un intérêt concurrentiel.

***En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?***

☒ Oui ☐ Non

A terme, il serait souhaitable que la définition de la gare d'intérêt national coïncide avec la définition du périmètre non-délégable et qu'à l'inverse, la définition des gares d'intérêt régional et local (B et C) coïncide avec la définition du périmètre délégable.

***Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?***

Nous sommes prêts à participer à une réflexion sur une éventuelle adaptation de la définition de la notion de gare d'intérêt national. Il nous semble que les propositions formulées dans le cadre de cette consultation peuvent aider à cette réflexion.

***Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?***

Sous réserve de seuils adaptés, ce dispositif nous paraît approprié.

### 1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « *certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial* ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

---

### **Thématique 5 – Gares multi-AOT**

***Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☐ Non C'est davantage aux AOT qu'à nous de juger de ce point.

***Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?***

☐ Oui ☐ Non Idem / réponse précédente

***En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-elle des remarques de votre part ?***

☐ Oui ☐ Non Idem / réponse précédente

---

### **1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps**

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

---

### **Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention**

***Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?***

☐ Oui ☒ Non Une telle révision ne nous paraît pas possible en pratique, compte tenu des engagements qui auront été pris sur la durée d'une convention.

***De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non

Une telle révision nous paraît complexe en pratique. Il nous semble nécessaire que les conditions de l'arrivée éventuelle d'un nouvel opérateur soient prévues en amont dans les conventions.

**Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non

Là encore, il est souhaitable que l'éventualité de l'arrivée d'un nouvel opérateur dans une gare concernée par le dispositif de délégation et le dispositif de traitement de ses demandes aient été prévus en amont.

## **1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. *« l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- b. *dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;*
- c. *l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;*
- d. *la gestion des objets trouvés en gare ;*
- e. *la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;*
- f. *la gestion et la prévention du risque incendie ;*
- g. *l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »*

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. *« le nettoyage de la gare ;*
- i. *la sécurisation et le gardiennage de la gare ;*

- j. la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- k. la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;
- l. la maintenance lourde des installations ;
- m. la gestion et la programmation des investissements. »

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « *sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats* ».

#### **Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative**

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

- ☒ Oui ☐ Non      Certaines missions peuvent avoir des effets d'un périmètre sur l'autre. De ce fait, une articulation sera indispensable entre le périmètre délégué automatiquement et celui qui le sera de façon facultative (sécurité incendie, plans de prévention et sécurité, même si cette dernière thématique n'est pas mentionnée dans le projet de décret).

**Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?**

- ☒ Oui ☐ Non      Le principe de la nécessité d'un socle de base bien défini se comprend. Cependant, dans une approche pragmatique, il aurait pu être envisagé la possibilité d'adapter le périmètre en fonction des situations locales et de la pertinence économique de tel ou tel choix, dans le cadre d'un accord entre l'Autorité Organisatrice et le gestionnaire des gares.

**Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?**

- ☐ Oui ☐ Non      En tant que gestionnaire des gares, il ne nous appartient pas de juger ce point qui relève d'une décision des pouvoirs publics. En revanche, il nous apparaît qu'un transfert de responsabilités pour des prestations allant au-delà du premier bloc de missions liées à l'exploitation des gares (périmètre faisant l'objet d'un transfert automatique des missions en cas de demande d'une AOT) poserait la question de savoir qui d'un point de vue juridique pourrait être considéré comme l'exploitant réel des gares en question.

**De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?**

☒ Oui ☐ Non

Néanmoins, en pratique, nous voyons mal comment le périmètre exact de ces missions et les conditions de leur transfert pourraient se dispenser d'une convention définissant précisément ces éléments.

*En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?*

☒ Oui ☐ Non

Ces appellations ont un sens qui nous apparaît compréhensible. Cependant, là encore, compte tenu des interactions et de l'interdépendance entre ces différentes missions, leur découpage éventuel en termes de responsabilités nous paraît source de complexité voire de litiges futurs (exemple : influence de la politique et des dépenses de maintenance lourde sur la politique et les dépenses de maintenance légère, et vice-versa), sauf à définir de façon extrêmement précise dans les conventions ces interactions et la façon de les traiter.

---

#### **Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination**

*La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?*

☐ Oui ☒ Non

Ce risque nous semble extrêmement limité, et encore plus si nos suggestions aboutissant à une meilleure adéquation entre le périmètre non déléguable et les gares présentant un enjeu concurrentiel étaient prises en compte.

*Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ? Si oui, lesquelles ?*

☐ Oui ☒ Non

Idem/ réponse précédente.

### Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs

**La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Comment la comprenez-vous ?**

Comme un ensemble homogène et continu de gares ayant des caractéristiques communes entre deux nœuds ferroviaires (exemple : haltes sans personnel ou gares avec personnel).

**Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?**

☒ Oui ☐ Non En effet, traiter différemment des gares ayant des caractéristiques communes aurait probablement des effets antiéconomiques et serait une source de complexité supplémentaire.

## II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES

### 2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares

#### 2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;

2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;

3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des

*gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;*

*4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;*

*5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;*

*6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »*

### **Thématique 10 – Contenu de la convention**

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

Le sujet de la sécurité n'étant pas évoqué dans le projet de décret, il nous semble qu'il devra être traité dans le cadre de la convention reliant SNCF Gares&Connexions aux AOTs, et en particulier dans l'hypothèse d'un transfert du 2ème bloc de compétence incluant la gestion du patrimoine et les investissements. Dans cette dernière hypothèse, les quais (en tant qu'espaces le long des voies servant à la montée et à la descente des voyageurs) étant classés depuis une décision de la CJUE de juillet 2019 comme un élément de l'infrastructure ferroviaire, il conviendra d'en tirer toutes les conséquences juridiques en termes d'exploitation et de tarifs, comme cela a été fait à compter des DRG et DRR 2020, et de le prévoir dans la convention. En particulier, la convention devra traiter le sujet des annonces sonores de sécurité (visant à prévenir le risque ferroviaire en gare), ainsi que de d'autres sujets non mentionnés dans le projet de décret, comme la gestion des bagages abandonnés et la prise en charge des Personnes à Mobilité Réduite jusqu'au train dans les gares concernées (y compris, le cas échéant, les P.M.R. pris en charge pour le compte d'autres transporteurs).

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

---

**Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention**

**Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :**

**- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?**

☒ Oui ☐ Non Dans le cas de ces gares, le mécanisme prévu plaide pour la suppression de la double caisse, et les dispositions actuelles sur le sujet devraient être selon nous adaptées.

**- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?**

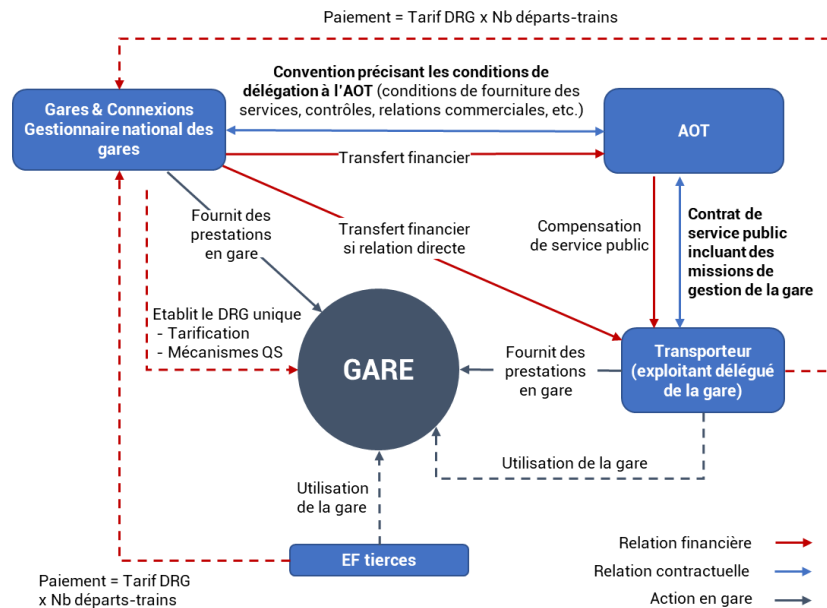
☒ Oui ☐ Non Le périmètre comme les échéances des contrats peuvent ne pas se recouper exactement avec le périmètre du transfert. Il conviendra de prévoir finement ces articulations dans les conventions, sous peine de possibles surcoûts liés soit aux conséquences sur les contrats soit à la gestion des nouvelles interfaces.

---

**2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure**

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

**Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application**



## Thématique 12 – Schéma contractuel

*Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?*

☐ Oui ☒ Non

Même si le schéma n'est pas décrit en totalité, il nous paraît difficile d'éviter une relation contractuelle systématique entre Gestionnaire de gares et AOTs d'une part, AOTS et transporteurs d'autre part, afin de bien clarifier les relations entre les acteurs dans ce cadre complexe.

**Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?**

☒ Oui ☒ Non

Il nous semble que le schéma n'est pas tout à fait complet. Si Gares&Connexions rémunère l'AOT ou le transporteur pour l'exercice d'une prestation en gares, devrait dès lors être schématisée une relation financière par laquelle l'AOT ou le transporteur rémunère SNCF Gares&Connexions via la tarification du DRG, comme c'est parfois le cas aujourd'hui avec des transporteurs lorsque SNCF Gares&Connexions ne dispose pas de personnel en gare pour exécuter certaines prestations.

**Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?**

☒ Oui ☐ Non

**Dans les cas où un transfert très large des missions serait envisagé, nous nous interrogeons sur la viabilité et l'intérêt du schéma présenté, et il nous semble qu'un schéma plus simple devra être étudié. Cette simplification serait d'autant plus nécessaire dans l'hypothèse d'une utilisation de l'article 8 de la loi LOM dans le cadre du présent décret.**

**Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?**

Tout dépendra de la façon dont cette relation est définie dans les conventions.

**La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?**

☒ Oui ☒ Non

Si l'on se place dans l'hypothèse d'un transfert du premier bloc de compétences, nous pensons que oui, dans la mesure où l'implantation sur site d'un gestionnaire de gare dédié sur les plages horaires d'ouverture des gares serait beaucoup trop coûteuse. Dans l'hypothèse d'un transfert du 2ème bloc de compétences, nous sommes beaucoup plus interrogatifs, du fait de la complexité d'un tel schéma.

**Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?**

☒ Oui ☐ Non

Dans l'hypothèse où les coûts d'interfaces seraient plus élevés que les économies attendues.

**S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?**

Le fonctionnement contractuel devrait être la base et définir clairement les responsabilités des parties et le portage des risques.

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

#### *Thématique 13 – Durée de la convention*

*La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?*

☒ Oui ☐ Non Néanmoins, les durées et périmètres de certains contrats devront de ce fait être revus, pour être adaptés aux contours et aux durées des contrats de service public. Il existe un risque de surcoûts si ces adaptations ne sont pas gérées avec une anticipation suffisante.

## **2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités**

### **2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part**

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte

aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

#### **Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares**

***Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?***

☒ Oui ☒ Non

Dans l'hypothèse où la Région reprendrait uniquement le premier bloc de compétences, il nous semble logique de considérer que SNCF Gares&Connexions reste le gestionnaire unique des gares de voyageurs, puisqu'elle ne déléguerait qu'une partie des missions afférentes à la gestion des gares.

En revanche, en cas de délégation supplémentaire de l'essentiel des éléments composant le 2ème bloc de compétences (notamment la gestion et la programmation des investissements), il nous semble que le point pourrait poser question. En effet, selon notre analyse, la qualification d'exploitant d'installations de service requiert un minimum de prérogatives, notamment l'établissement de la tarification et la définition des conditions techniques d'accès aux installations, ainsi que le pilotage des investissements. Si ces éléments n'étaient plus sous la maîtrise de SNCF Gares&Connexions, nous nous interrogeons sur le risque de requalification juridique, y compris pour ce qui concerne la partie de la gare composante de l'infrastructure ferroviaire.

*De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?*

Pour rappel, actuellement, lorsque SNCF Gares&Connexions confie une partie des prestations réalisées en gare à un transporteur, elle contractualise la réalisation de ces prestations et rémunère le transporteur pour celles-ci. En parallèle, elle établit un tarif qui intègre les autres composantes de coûts et facturera ensuite le DRG à l'ensemble des transporteurs desservant les gares concernées, y compris au transporteur à qui elle a confié la réalisation des prestations. Si l'on reste sur la même logique, cela supposera que la Région ou son transporteur communique dans les délais requis l'ensemble des coûts concernés pour intégration dans le calcul du tarif. Cette opération est techniquement réalisable à condition que les délais soient respectés. Néanmoins, on peut se demander selon quels processus s'exercera la vérification des coûts entrant dans la composition du tarif et s'interroger sur les modalités de répartition des risques en cas d'écart entre les coûts prévisionnels ayant été intégrés dans les tarifs et les coûts réels.

*Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?*

Cf. avant-dernière réponse

*Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?*

Les données nécessaires, sauf à bouleverser le mode actuel de calcul des tarifs, sont des données à fournir par gare ou par groupe de gares (à l'intérieur d'un même périmètre de gestion) et par type de charges. On peut penser que la mise en œuvre de ce dispositif nous obligerait à repenser en profondeur le mode de collecte des données et du calcul des tarifs, à un degré de granularité éventuellement simplifié par rapport à celui existant actuellement, mais en tenant compte des attentes du régulateur en la matière, dans le cadre de son pouvoir d'avis conforme sur la tarification de ces gares.

*Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?*

☒ Oui ☐ Non Il nous semble que les flux croisés de facturations induits par le schéma décrit ci-avant devront être réexaminés, en vue si possible d'une simplification.

## 2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;

- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

---

### **Thématique 15 – Rôles et responsabilités**

**Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?**

☒ Oui ☐ Non

Oui dans le cas d'un transfert du 1er bloc de compétences, à condition de préciser les conditions des interactions entre les deux catégories (plan de préventions, sécurité incendie et sécurité notamment). Dans l'hypothèse d'un transfert plus large, il faudra un accord entre les parties qui définisse précisément cela, car les dispositions du décret ne pourront pas suffire en l'état.

**Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?**

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

**Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?**

☒ Oui ☐ Non

On peut penser que chaque acteur aura à cœur de rechercher le mode de fonctionnement présentant le meilleur rapport qualité-prix. Néanmoins, dans l'hypothèse d'un transfert large allant au-delà du premier bloc de compétences, nous nous demandons dans quelle mesure nous aurons les moyens d'exercer les missions qui nous sont confiées, sauf à prévoir un système de reporting et de transmission d'informations très complet, et qu'il soit ensuite bien respecté.

**Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?**

☒ Oui ☐ Non

Comme le montre la schématisation des relations entre les acteurs, telle qu'établie ci-avant, les interactions seront nombreuses et complexes. Dès lors, il nous semble qu'il existe un risque réel de surcoûts, à mettre en regard des gains attendus.

**Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?**

☒ Oui ☐ Non

Dès lors que le périmètre des gares restant en dehors du champ d'application du décret aura été adapté pour couvrir la quasi-totalité des cas de gares aux enjeux concurrentiels significatifs, les dispositions proposées devraient suffire, d'autant que le régulateur dispose d'un droit de regard en la matière.

## 2.3 Dispositions transitoires

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

---

### Thématique 16 – Dispositions transitoires

*Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?*

☒ Oui ☐ Non

Cette disposition apparaît logique au regard de la nécessité d'apporter de la stabilité et de la prévisibilité dans les dispositifs en place, dès lors qu'il n'y a pas de changement d'exploitant prévu.

## Consultation publique - **Contribution SNCF Voyageurs**

### **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**

Début : **4 septembre 2020**

Fin : **18 septembre 2020**

---

#### **Contexte**

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

#### **Objet et modalités de la consultation publique**

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

**Eu égard aux enjeux s’attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l’article L. 2121-17-4 du code des transports, l’Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d’application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l’Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l’Autorité se voit contrainte d’imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu’elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l’Autorité sur ce sujet jusqu’au 18 septembre 2020 par mail à l’adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l’Autorité, dans un souci de transparence, publiera l’intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l’exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu’ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l’Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l’Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l’Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s’exprimer sur d’autres aspects.

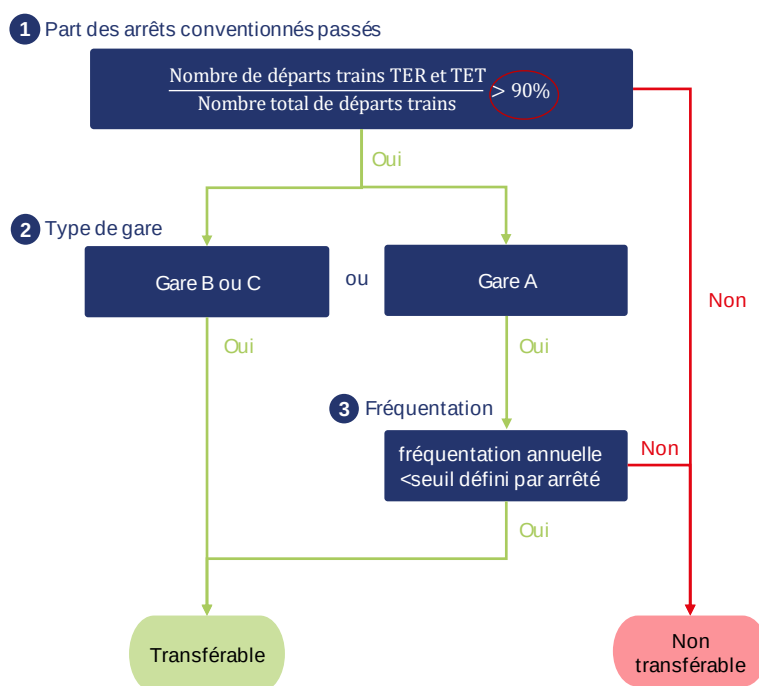
## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

#### *Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret*

*Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?*

☒ Oui ☐ Non

*Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?*

☒ Oui ☐ Non

*Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?*

Non

#### *Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère*

*Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?*

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?*

Il faut une appréciation globale, tous services confondus.

*Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?*

☐ Oui ☒ Non Par souci de simplicité, cela ne nous semble pas pertinent. Il serait trop complexe de se reposer sur une programmation prévisionnelle du plan de transport, nécessairement incertaine, à l'exclusion des cas de réouverture de gares nouvelles ou de réouverture de ligne.

### 1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

---

#### ***Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif***

***Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**   Saisissez ici un complément de réponse.

***Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?***

Il faudrait un seuil qui permette de prendre en compte un nombre large de gares incluses dans le champ du décret tout en conservant la possibilité d'exclure les gares à flux important de voyageurs, dans lesquelles l'intensité concurrentielle est forte et les contraintes organisationnelles rendent préférable une gestion par Gares & Connexions.  
Un seuil de 4 millions de voyageurs paraît atteindre ces objectifs.

***Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**

***En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**   Il ne faut pas créer de nouvelles classifications

***Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?***

Non. Il faut rester sur des critères simples.

***Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?***

Le dispositif paraît adapté car il faut rester le plus simple possible.

---

#### **1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux**

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre

d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

### **Thématique 5 – Gares multi-AOT**

**Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?**

☒ **Oui** ☐ **Non**

Le critère géographique est celui qui nous semble le plus pertinent. Les AOT sont attentives aux services qu'elles organisent mais également à la desserte et au fonctionnement des gares de leur territoire. Dans le cas des gares multi-AOT, les AOT devront mener des réflexions communes. Par souci de simplicité, il est préférable de ne pas être plus prescriptif en la matière.

**Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?**

☐ **Oui** ☒ **Non**

Voir ci-dessus

**En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-elle des remarques de votre part ?**

☐ **Oui** ☒ **Non**

Voir ci-dessus

#### **1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps**

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

### **Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention**

**Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?**

☐ **Oui** ☒ **Non**

La mise en œuvre du dispositif serait très complexe s'il fallait réexaminer l'éligibilité de la gare en cours de convention (impacts financiers, impacts

sociaux). Cela n'est pas souhaitable.

***De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non

***Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non **Le cas échéant, il faudrait que le contrat de service public prévoie dès son origine les conséquences notamment financières en cas d'évolution de l'éligibilité des gares.**

## **1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. *« l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- b. *dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;*
- c. *l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;*
- d. *la gestion des objets trouvés en gare ;*
- e. *la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;*
- f. *la gestion et la prévention du risque incendie ;*
- g. *l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »*

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. *« le nettoyage de la gare ;*
- i. *la sécurisation et le gardiennage de la gare ;*

- j. la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- k. la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;
- l. la maintenance lourde des installations ;
- m. la gestion et la programmation des investissements. »

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « *sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats* ».

---

#### **Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative**

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

☒ **Oui**   ☐ **Non**

**La convention devra prévoir la bonne articulation entre les missions qui sont reprises ou non (des liens peuvent exister entre les missions du bloc obligatoire et les missions facultatives)**

**Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?**

☒ **Oui**   ☐ **Non**

**Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?**

☐ **Oui**   ☒ **Non**

**La convention entre l'AOT et Gares & Connexions pourra rappeler que l'AO doit traiter l'ensemble des transporteurs de manière équitable et non discriminatoire.**

**De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?**

☒ **Oui**   ☐ **Non**

**En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?**

☒ **Oui**   ☐ **Non**

---

#### **Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination**

**La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?**

☐ Oui ☒ Non

Les critères d'éligibilité des gares permettent de recentrer les prestations vers des gares pour lesquels les enjeux concurrentiels sont faibles.

*Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ? Si oui, lesquelles ?*

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

---

### *Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs*

*La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?*

☒ Oui ☐ Non

*Comment la comprenez-vous ?*

*Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?*

☒ Oui ☐ Non

---

## II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES

### **2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares**

#### **2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare**

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;

2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et

non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;

3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;

5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;

6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »

---

### Thématique 10 – Contenu de la convention

Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?

☒ **Oui**   ☐ **Non**   Les dispositions sont peu précises.

---

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

## Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention

Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :

- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

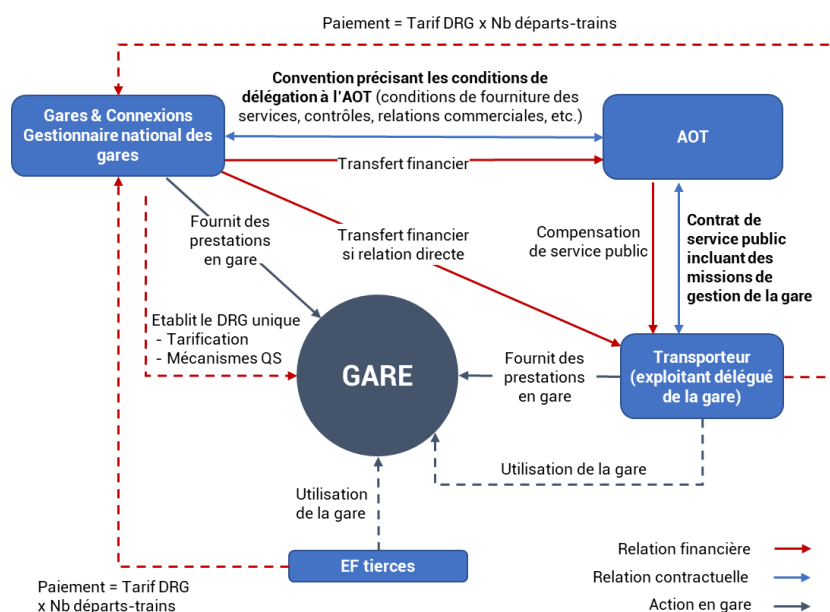
- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?

☐ Oui ☒ Non

### 2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

#### Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application



---

### Thématique 12 – Schéma contractuel

*Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?*

☐ Oui ☒ Non Il est plus sécurisant de systématiser une relation AOT-G&C et une relation AOT-Transporteurs

*Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?*

☐ Oui ☒ Non La situation exposée par l'ART correspondrait à une mise en œuvre très complexe (multiplication des intervenants, des flux).

*Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?*

Voir réponse ci-dessus

*La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?*

☒ Oui ☐ Non A condition que le dispositif soit simple, celui-ci permet la mise en œuvre d'organisation optimisée dans les gares

*Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?*

☐ Oui ☒ Non Nous ne voyons pas de risque de désoptimisation sauf si le dispositif proposé s'avérait trop complexe à mettre en œuvre (ex : remise en cause de l'éligibilité des gares en cours de contrat de service public, multiplicité des flux et interfaces).

*S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?*

Une facturation unique de G&C avec les EF

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

---

#### *Thématique 13 – Durée de la convention*

*La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?*

☐ Oui ☒ Non

*Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?*

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

## **2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités**

### **2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part**

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est

tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

---

#### **Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares**

*Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?*

☐ Oui ☒ Non Mais il faut veiller cependant à ce que la multiplication des acteurs et des flux n'entraîne pas une possible remise en cause du rôle de Gares & Connexions

*De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?*

Le gestionnaire de gare reste en charge de l'élaboration de la tarification dans le cadre du DRG sans remise en cause du fonctionnement actuel.

*Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?*

De ce point de vue, la délégation systématique de la totalité des missions du gestionnaire des gares dans la totalité des gares éligibles pourrait poser question.

*Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?*

La transmission des données se fait dans délais compatibles avec les règles fixées pour l'élaboration du DRG.

*Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

#### **2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs**

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;
- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

---

### ***Thématique 15 – Rôles et responsabilités***

***Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**   **En complément toutefois, la convention entre SNCF Gares & Connexions et l'AOT devra toutefois préciser clairement les rôles et responsabilité de chaque acteur**

***Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**   **Saisissez ici un complément de réponse.**

***Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**   **Voir réponses ci-dessus**

***Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**   **Voir réponses ci-dessus**

***Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**

---

## **2.3 Dispositions transitoires**

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

---

### ***Thématique 16 – Dispositions transitoires***

**Tour Maine Montparnasse** - 33, avenue du Maine - BP 48 - 75755 Paris Cedex 15 - Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

**Siège** - 48, boulevard Robert Jarry - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2 - Tél. +33 (0)2 43 20 64 30

**autorite-transport.fr**

---

*Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?*

☒ **Oui**   ☐ **Non**   **Elles sont utiles.**

---

Consultation publique **Contribution des services de la Région Auvergne-Rhône-Alpes**

## **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**

Début : 4 septembre 2020

Fin : 18 septembre 2020

---

### **Contexte**

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

## Objet et modalités de la consultation publique

**Eu égard aux enjeux s'attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, l'Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d'application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l'Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l'Autorité se voit contrainte d'imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu'elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité sur ce sujet jusqu'au 18 septembre 2020 par mail à l'adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l'Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s'exprimer sur d'autres aspects.

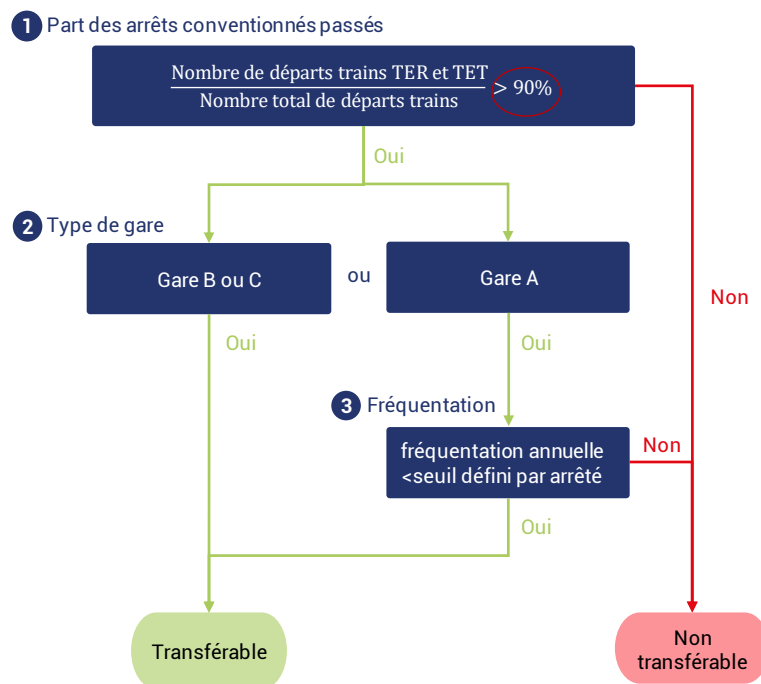
## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

#### **Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret**

**Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?**

☒ Oui ☐ Non

Il serait souhaitable de calculer le seuil des 90% non pas par gare mais pour des ensembles cohérents et continus de gares en cohérence avec un renforcement du pouvoir réglementaire des Régions (qui pourraient décider d'une cohérence avec les périmètres d'allotissements ouverts à la concurrence et ou un lien avec des bassins de mobilités).  
En parallèle, une évolution du modèle économique des gares permettant de segmenter certains corridors de gares semblerait judicieux (le calcul du déficit des gares B et C n'offre aujourd'hui que peu d'intérêt car ne correspond pas à des logiques de territoire).

**Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?**

☐ Oui ☒ Non

Les gares éligibles sont définies au moment de la notification prévue à l'article 4 (correspondant à l'étape de l'avis de pré-information) donc 4 ans au moins avant l'exploitation par l'opérateur choisi. Or durant ce temps l'éligibilité des gares pourrait être différentes : comment gérer l'évolution de ce critère ?

**Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?**

Le nombre de transporteurs en gare

#### **Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère**

**Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?**

☐ Oui ☐ Non

Cf précisions au commentaires question 1

**Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?**

Prendre en compte la totalité des services conventionnés, sinon il faudra modifier le seuil pour le diminuer

#### **Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère**

***Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?***

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

### **1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

#### ***Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif***

***Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?***

☒ Oui ☐ Non

***Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?***

Le seuil pourrait être différent selon les Régions afin d'être en adéquation avec les caractéristiques des différents réseaux

***Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?***

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?***

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?***

Saisissez ici votre réponse.

***Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?***

L'ART doit vérifier que G&C agit en total équité dans ces gares également vis-à-vis de tous les opérateurs.

### 1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « *certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial* ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

---

#### Thématique 5 – Gares multi-AOT

**Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-elle des remarques de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

### 1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

### Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention

Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?

☒ Oui ☐ Non Le seuil de 90% pourrait être impacté par un nouvel SLO et remettre en question l'éligibilité de la gare

De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?

☒ Oui ☐ Non La convention devra être mise à jour et mise en cohérence avec le contrat de service public qui est signé in fine avec l'opérateur choisi

Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?

☐ Oui ☒ Non La liste des gares éligibles doit être figée au moment de la signature du contrat de service public, et figée sur toute la durée du contrat de service public

### 1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. « l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- b. dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- c. l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;
- d. la gestion des objets trouvés en gare ;
- e. la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;
- f. la gestion et la prévention du risque incendie ;

- g. *l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »*

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. *« le nettoyage de la gare ;*
- i. *la sécurisation et le gardiennage de la gare ;*
- j. *la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- k. *la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;*
- l. *la maintenance lourde des installations ;*
- m. *la gestion et la programmation des investissements. »*

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « *sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats* ».

#### **Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative**

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

**Les missions de sûreté n'apparaissent pas dans la liste**

**Interrogation sur l'articulation avec la gestion des gares routières attenantes à certaines gares ferroviaires**

**Le sujet de stationnement des vélos sur certains périmètres SNCF G&C mériterait d'être indiqué en option**

**Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?**

☒ Oui ☐ Non

**Saisissez ici un complément de réponse.**

**Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?*

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?*

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

#### **Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination**

*La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?*

☐ Oui ☒ Non Dans la mesure où les règles d'équité sont bien définies dans le contrat entre l'AO et l'opérateur ferroviaire exploitant les gares des gares éligibles, et que l'ART joue le rôle de régulateur

*Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ? Si oui, lesquelles ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

### Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs

La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?

☐ Oui ☒ Non

L'ensemble cohérent est à rapprocher de la notion de lignes et de découpage par lots du service public ferroviaire régional de voyageurs. Ce découpage appartient à l'appréciation de chaque Région

Comment la comprenez-vous ?

Saisissez ici votre réponse.

Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?

☒ Oui ☐ Non

Elle doit cependant être précisée : un ensemble continu pourrait compter des gares ne respectant pas le critère de 90% de services conventionnés, dès lors il ne serait pas possible pour les Régions de mettre en place le dispositif pour toutes les autres gares de l'ensemble ? Comment gérer le cas d'une gare non éligible au sein d'un ensemble continu de gares éligibles ?

## II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES

### 2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares

#### 2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;

2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;

3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;

5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;

6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »

---

### **Thématique 10 – Contenu de la convention**

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

---

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

### Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention

Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :

- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

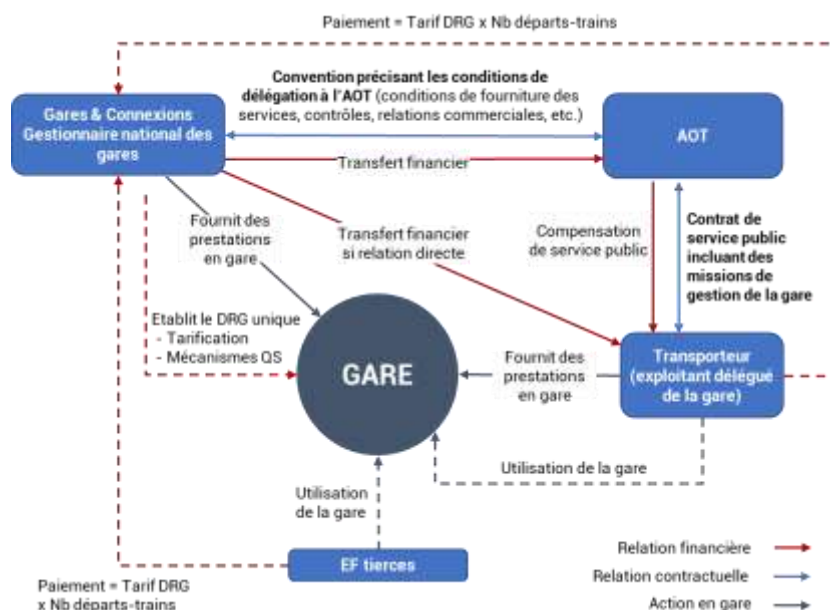
- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

#### 2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application



## Thématique 12 – Schéma contractuel

*Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?*

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?*

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?*

Si il y a une interface avec l'AOT, l'AOT porte le risque que le financement fourni par G&C ne soit pas suffisant

*La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?*

☐ Oui ☒ Non Risque de désoptimisation

*Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?*

☒ Oui ☐ Non Sous-évaluation par G&C de la charge d'exploitation des gares, répercutée dans la relation financière entre l'AOT et l'opérateur

*S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?*

Fonctionnement à privilégier : intervention de l'AOT et pas de conventionnement direct entre G&C et l'opérateur ferroviaire

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

---

#### Thématique 13 – Durée de la convention

**La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

## 2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités

### 2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

#### **Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares**

***Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?***

☒ Oui ☐ Non

Le calcul du déficit des gares B et C n'offre aujourd'hui que peu d'intérêt car ne correspond pas à des logiques de territoire. Il serait souhaitable de faire évoluer le modèle économique des gares permettant de segmenter différemment le maillage des gares B et C en cohérence avec les périmètres d'allotissements ouverts à la concurrence et ou un lien avec des bassins de mobilités.

Cette approche nécessiterait, d'une part, de renforcer le pouvoir réglementaire des Régions et, d'autre part, de confier à de nouveaux gestionnaires de Gares l'établissement de DRG.

Se pose également la question de l'implication de l'Etat qui reste sauf exception propriétaire des gares (d'autant plus que l'article 5 du projet de décret indique que la programmation des investissements porte notamment sur la mise aux normes des gares)

***De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?***

Le contenu des données à fournir par SNCF G&C et les délais de transmission mériteraient d'être mieux précisés

*Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?*

Saisissez ici votre réponse.

*Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?*

Sujet nécessitant une expertise fine. A minima les comptes de gares reprecisés à la maille de chaque gare B ou C (et non plus globalisés comme actuellement)

*Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?*

☐ Oui ☐ Non

Interrogation sur l'articulation avec la gestion des gares routières attenantes à certaines gares ferroviaires

### 2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;
- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

### Thématique 15 – Rôles et responsabilités

*Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?*

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

*Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?*

☐ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

*Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?*

☒ Oui ☐ Non

En quoi le gestionnaire de gares est-il bien placé pour vérifier le caractère équitable et non-discriminatoire de fourniture des prestations ? N'est-ce pas plutôt le rôle de l'ART ou de l'AOT ?

*Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?*

☐ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

*Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?*

☐ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

## 2.3 Dispositions transitoires

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

### *Thématique 16 – Dispositions transitoires*

*Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?*

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

## Consultation publique **Contribution de la Région Centre-Val de Loire**

### **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**

Début : **4 septembre 2020**

Fin : **18 septembre 2020**

---

#### **Contexte**

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

## Objet et modalités de la consultation publique

**Eu égard aux enjeux s'attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, l'Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d'application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l'Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l'Autorité se voit contrainte d'imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu'elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité sur ce sujet jusqu'au 18 septembre 2020 par mail à l'adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l'Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s'exprimer sur d'autres aspects.

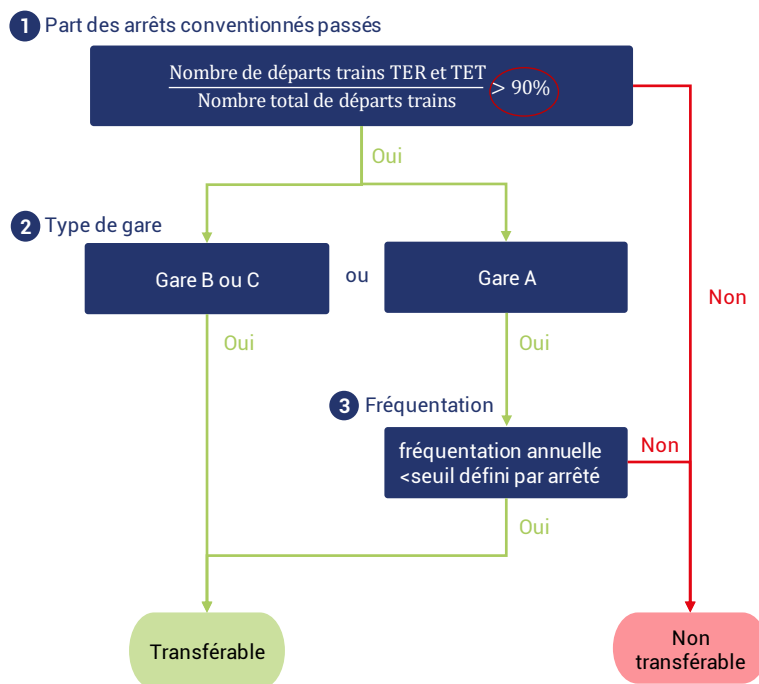
## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

#### Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret

*Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?*

☒ Oui ☐ Non

Mais difficulté d'avoir une estimation (fiable) du nombre de départs-trains  
PAR GARE.

Le décret doit être précis sur la notion de services réguliers et bien  
préciser qu'il s'agit des services conventionnés (TER, TET, Transilien).

*Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?*

☐ Oui ☒ Non

Il conviendrait d'effectuer une moyenne des horaires de service réalisés et  
prévisionnels

*Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?*

Ce seuil de 90% ne déterminera pas systématiquement des ensembles cohérents et continus  
de gares. Il pourrait être envisagé de calculer ce seuil par périmètre cohérent et continu de  
gares, à définir en comité de concertation par exemple.

#### Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère

*Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?*

☒ Oui ☐ Non

Sous réserve des commentaires ci-dessus

*Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?*

Distinction TER et TET

#### Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère

*Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?*

☒ Oui ☐ Non

Il est possible éventuellement d'effectuer une programmation  
prévisionnelle sur 2 ans.

Une projection à 3 ans paraît irréaliste (il faut tenir compte des échanges  
avec SNCF Réseau sur les contraintes liées aux travaux...).

### 1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

#### **Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif**

**Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?**

☐ Oui ☒ Non Rigidité en cas d'évolution de la fréquentation

**Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?**

A minima 3M de Voyageurs si un seuil devait être retenu

**Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?**

☐ Oui ☒ Non Le critère nombre de départs-trains peut suffire. Par ailleurs, l'estimation du seuil de fréquentation en gare est une donnée difficile à collecter de manière fiable.

**En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?**

Saisissez ici votre réponse.

**Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?**

Le dispositif vaut pour des gares monotransporteurs, mais pour les gares utilisées par plusieurs AOT, et donc plusieurs transporteurs, la gestion de la gare par l'un de ces transporteurs pose question au regard des principes de non-discrimination et de séparation de la gestion de l'exploitation et de l'infrastructure.  
Néanmoins, le gestionnaire sera nécessairement soumis à ces obligations de non-

discrimination, sous réserve de sanction, et de contrôle de l'AOT et de l'ART. Par ailleurs, le risque est moindre dans de plus petites gares générant moins de flux et services.

### 1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « *certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial* ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

#### Thématique 5 – Gares multi-AOT

**Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non

Peut-être définir le critère du périmètre cohérent et continu sur la base de l'axe ferroviaire et non seulement sur la base du ressort territorial d'une gare.

Ex :

- Marchezais : sur l'axe Paris-Dreux, sur le territoire RCVL, mais desservi exclusivement par du transilien
- Malesherbes : également desservi par du transilien sur le territoire RCVL
- A l'inverse : sur l'axe Paris-Orléans, les gares d'Angerville, Monnerville et Guilleval desservi par du REMI (TER RCVL) sur le territoire IDF.

**Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?**

☒ Oui ☐ Non

Tenir compte du nombre de départs-trains de l'ensemble des AOT conventionnées

**En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-elle des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non Une concertation/contractualisation entre les AOT doit être prévue (en l'absence de délégation)

#### 1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

##### **Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention**

**Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?**

☒ Oui ☒ Non Risque juridique, financière, et technique.  
La liste des gares impacte le contenu des conventions de prestations. Il faut pouvoir rester sur un dispositif stabilisé

**De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

#### **1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. *« l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- b. *dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;*
- c. *l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;*
- d. *la gestion des objets trouvés en gare ;*
- e. *la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;*
- f. *la gestion et la prévention du risque incendie ;*
- g. *l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »*

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. *« le nettoyage de la gare ;*
- i. *la sécurisation et le gardiennage de la gare ;*
- j. *la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- k. *la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;*
- l. *la maintenance lourde des installations ;*
- m. *la gestion et la programmation des investissements. »*

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, *« sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats ».*

---

#### **Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative**

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

En contradiction avec l'article L2121-17-4 du code des transports :  
« L'autorité organisatrice de transport définit le périmètre des gares et des prestations concernées »

Qu'en est il des missions autres que de base ? Ex : Mise à disposition d'espaces ou locaux pour la vente de titres ?

*Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?*

☐ Oui ☒ Non

Peu pertinent de dissocier les prestations avec un champ d'intervention distinct entre plusieurs structures (en cas de non-délégation de missions facultatives), et peu incitatif à une gestion optimisée.

Certaines missions sont imbriquées, or la dissociation entre périmètre obligatoire et facultative, peut engendrer une incompatibilité de gestion (e. Vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements... et h. Nettoyage, j. Maintenance courante, l. Maintenance lourde...). La gestion par 2 gestionnaires différents risque d'engendrer des litiges.

Par ailleurs, l'article 3 soumet à l'accord du gestionnaire de gare la gestion de certaines prestations, qui ont d'autant plus toutes leurs importances pour l'AOT, que ce soit en termes de recettes (mise à disposition de locaux) ou de mutualisation/maîtrise des coûts (gestion des investissements, maintenance.).

Compétences non exhaustives.

*Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?*

☒ Oui ☐ Non

La sûreté, l'ouverture des gares ou la gestion des objets trouvés pourraient être optionnelles.

Les missions obligatoires devraient plus être en concordance avec les prestations de base.

Concernant l'investissement en gares, le sujet est complexe, car l'Etat participe également (par exemple au titre de l'accessibilité), et le patrimoine reste propriété de SNCF G&C (ce qui relève du propriétaire et du gestionnaire en termes de responsabilité doit être précisée). En revanche, cela a le mérite pour l'AOT de pouvoir effectuer les acquisitions via ses propres marchés et ne pas être limité aux équipements issus des accords-cadres nationaux de SNCF G&C

*De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?*

☐ Oui ☒ Non Notion d'information collective/ de « gestion »

*En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

### **Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination**

*La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?*

☐ Oui ☒ Non Le gestionnaire sera nécessairement soumis à ces obligations de non-discrimination, sous réserve de sanctions, avec contrôle de l'AOT et de l'ART.

*Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ? Si oui, lesquelles ?*

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

### Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs

**La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?**

☐ Oui ☒ Non

Mais il est important de laisser aux AOT, le soin de délimiter ces périmètres et de ne pas enfermer cette délimitation dans une notion trop rigide.

**Comment la comprenez-vous ?**

Cohérent : liée à un axe de desserte/ continu : l'ensemble des gares du périmètre concerné

**Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?**

☒ Oui ☐ Non

Elle peut avoir un sens, si elle est en lien avec la desserte d'un axe ferroviaire

## II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES

### 2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares

#### 2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;

2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;

3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des

redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;

5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;

6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »

---

### Thématique 10 – Contenu de la convention

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non      Comment sera géré la partie de quai intégrée dans la redevance marché ?

---

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

## Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention

Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?

☒ Oui ☐ Non

Il faudrait également avoir une garantie du transfert des informations en amont par G&C, en application du décret données (voire aller plus loin).

Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :

- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?

☐ Oui ☐ Non

• En cas de délégation, les recettes sont-elles reversées à l'AOT (stricto sensu) ou au prestataire délégué ? Il semble que la mission de mise à disposition des espaces et locaux de la gare, avec la perspective de recettes complémentaires pourrait être un outil d'incitation pour l'optimisation de ces espaces.

- Quelle est la qualification juridique du contrat de service public ?

- S'agissant d'une délégation de service public (DSP), il pourrait être pertinent de clarifier la méthodologie de calcul sur la combinaison compensation de service public et recettes non régulées (application du droit commun des DSP ?)

- En cas de marché public, il est plus cohérent que la perception des recettes incombe à l'AOT.

• A l'inverse, si G&C garde cette compétence, garde t'il les recettes ? Quel est le mécanisme de reversement à l'AOT ? Dans le cadre d'une DSP et d'une gare montransporteur, le délégataire devant assumer le risque (exploitation), ne serait-il pas pertinent, qu'il perçoive ses recettes ?

- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?

☒ Oui ☐ Non

La possibilité offerte pour choisir le transfert ou non des contrats semble incompatible avec l'indemnisation qui en résulte.

Par ailleurs, le transfert de gestion n'implique t'il pas juridiquement un transfert obligatoire des contrats ?

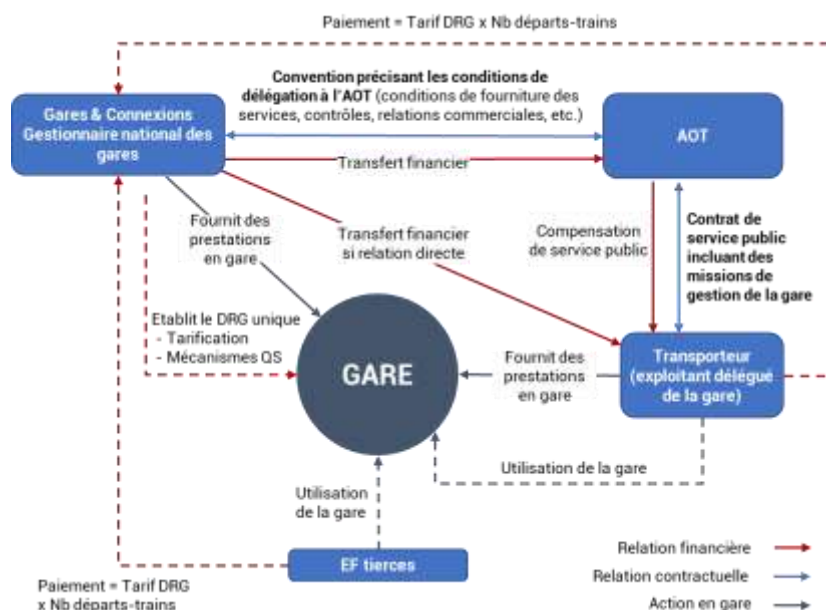
Dans tous les cas, il faudrait prévoir la possibilité d'adapter ces contrats (dans la limite de modifications non substantielles à définir)

### 2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces

relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

### Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application



### Thématique 12 – Schéma contractuel

Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?

☐ Oui ☒ Non

Il est indispensable que la convention entre l'exploitant délégué et G&C soit opposable à l'AOT (convention tripartite), afin d'en tenir compte dans l'exécution du contrat de service public (application des clauses par effet miroir, contrôle, traçabilité des flux financier...)

Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?

☐ Oui ☒ Non

Plusieurs interrogations :

Le DRG est établi initialement par G&C, mais par la suite, ne devrait-il pas être soumis pour consultation au gestionnaire délégué ?

Quid en cas de missions, relevant du DRG, exercées d'une part par G&C et d'autre part par l'AOT (gestionnaire délégué) ?

Les EF payent la redevance gare à G&C, mais ne devraient-ils pas le verser au gestionnaire délégataire (du moins pour les missions déléguées) ? Un lien contractuel ne devrait-il pas être envisagé ?

**Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?**

☒ Oui ☐ Non Convention AOT/G&C/délégataire et convention délégataire/EF

**Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?**

Saisissez ici votre réponse.

**La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?**

☒ Oui ☐ Non

- Notamment par la possibilité de passer des marchés autres que les accords-cadres nationaux de G&C.
- La proximité territoriale d'une Région peut accélérer certains process
- La combinaison gestion de la gares et exploitation (en cas de gare montransporteur) + conventionnement directe avec l'AOT => permettrait d'éviter ainsi des multiples flux financiers et une meilleure transparence et contrôle dans les coûts

**Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?**

☒ Oui ☐ Non

Les risques peuvent résulter de :

- L'exercice de missions réalisées par deux gestionnaires (délégées et conservées par G&C)
- La temporalité du DRG
- L'établissement du DRG par G&C => prise en compte des spécificités territoriales ? Transparence du barème ? Multiplication des flux financiers ? SNCG G&C doit être garant de ce DRG, mais il faut éviter les écueils actuels.

**S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?**

Saisissez ici votre réponse.

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

---

#### Thématique 13 – Durée de la convention

**La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

## 2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités

### 2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

---

#### **Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares**

***Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non    Saisissez ici un complément de réponse.

***De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?***

Il semble difficilement compréhensible que le gestionnaire délégué ne soit pas associé à l'élaboration de ce DRG (consultation, concertation).  
Le mécanisme financier n'est pas clair et semble à nouveau engendrer des risques de doublon et d'opacité dans les flux financiers. L'ART doit être le garant de ce mécanisme

***Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?***

Cf remarques ci-avant

***Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?***

G&C est plus à même de répondre à cette question. Mais dans tous les cas, il est important d'avoir une traçabilité PAR GARE.

**Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?**

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

### 2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;
- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

#### Thématique 15 – Rôles et responsabilités

**Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?**

☐ Oui ☒ Non Cf mes remarques ci-avant

**Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?**

☒ Oui ☐ Non

- Manque de transparence de G&C
- Les obligations de l'AOT sont importantes envers G&C dans le cadre de cette délégation de gestion. Ce mécanisme pourrait s'appliquer à G&C, lorsqu'il reste gestionnaire, dans la mesure où l'AOT participe au financement de la redevance.

**Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?**

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

## 2.3 Dispositions transitoires

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

---

### Thématique 16 – Dispositions transitoires

**Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?**

☐ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

## Consultation publique – Contribution Région Grand Est

### 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

Début : 4 septembre 2020

Fin : 18 septembre 2020

---

#### Contexte

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

## Objet et modalités de la consultation publique

**Eu égard aux enjeux s'attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, l'Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d'application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l'Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l'Autorité se voit contrainte d'imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu'elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité sur ce sujet jusqu'au 18 septembre 2020 par mail à l'adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l'Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s'exprimer sur d'autres aspects.

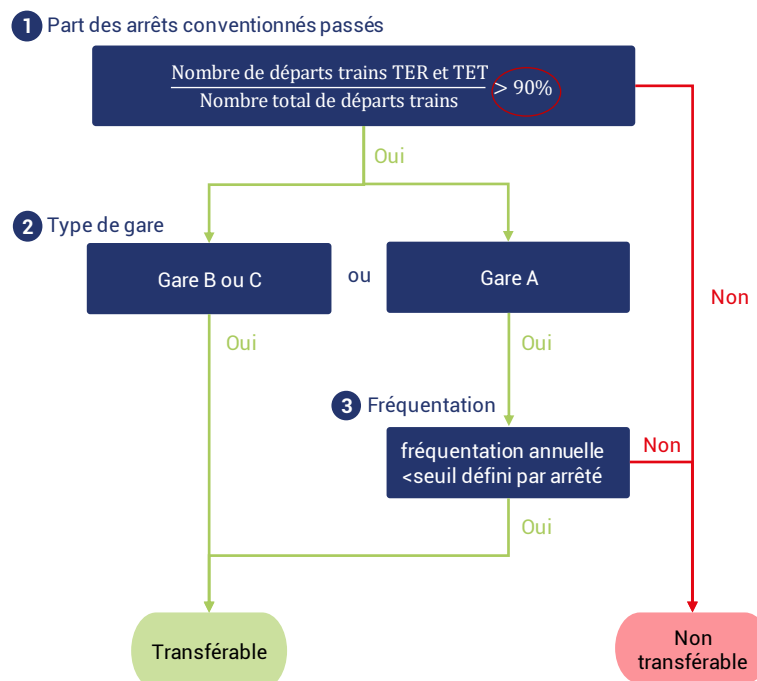
## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

#### **Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret**

**Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?**

☒ Oui ☐ Non

La réflexion doit porter sur un ensemble de gares, sur une même ligne, dans le cadre d'un allotissement et pas uniquement gare par gare.

**Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?**

☒ Oui ☐ Non

Cf ci-dessus La question pour une gare accueillant plusieurs lots sera de savoir à qui la confier. Mais c'est un choix que la Région saura faire

**Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?**

L'aire de chalandise, la fréquentation des usagers et l'intermodalité (cars, bus, covoiturage, stationnement...) peuvent rendre des gares plus ou moins fréquentées et attractives à dessertes équivalentes.

#### **Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère**

**Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?**

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

**Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?**

Dans leur globalité. De toute façon la Région choisira à qui confier la gestion de la gare, à un des lots ou à un tiers

#### **Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère**

**Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?**

☒ Oui ☐ Non

Horizon à minima de 10 ans pour les lignes transférées

### 1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Tour Maine Montparnasse - 33, avenue du Maine - BP 48 - 75755 Paris Cedex 15 - Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

Siège - 48, boulevard Robert Jarry - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2 - Tél. +33 (0)2 43 20 64 30

autorite-transport.fr

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

---

#### **Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif**

**Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?**

☒ Oui ☐ Non

Le grand nombre de gares en B et C sur un territoire peut évoluer. Les gares de catégories A risquent de connaître moins d'évolutions. Par contre que devient une gare A déclassée en B ?

**Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?**

Saisissez ici votre réponse.

**Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?**

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

**En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?**

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

**Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?**

Saisissez ici votre réponse.

**Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?**

Le choix appartiendra au futur gestionnaire de prendre ou pas les gares transférables

---

### **1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux**

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des

services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

---

#### **Thématique 5 – Gares multi-AOT**

**Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non

le nombre de circulations organisées par chacune des AOT doit être pris en considération plutôt qu'un critère géographique peu représentatif des modalités d'exercice de la compétence d'AOT

**Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?**

☒ Oui ☐ Non

Définir un seuil au delà duquel l'AO organisant majoritairement les services de transport utilisant soit en position de décider du mode de gestion

**En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-elle des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

---

#### **1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps**

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

---

#### **Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention**

**Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?**

☐ Oui ☒ Non

Son arrivée ne doit pas remettre en cause le transfert et la politique de long terme développée dans ce cadre

**De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non

Les principes de neutralité s'appliquent et le gestionnaire régional doit prendre toutes dispositions pour apporter sans discrimination l'accueil du SLO. Le délégant G&C pourra contrôler que c'est bien le cas. Les variations des dessertes conventionnées sont des décisions de l'AOT

**Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

## **1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. *« l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- b. *dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;*
- c. *l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;*
- d. *la gestion des objets trouvés en gare ;*
- e. *la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;*
- f. *la gestion et la prévention du risque incendie ;*
- g. *l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »*

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. « le nettoyage de la gare ;
- i. la sécurisation et le gardiennage de la gare ;
- j. la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- k. la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;
- l. la maintenance lourde des installations ;
- m. la gestion et la programmation des investissements. »

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats ».

#### **Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative**

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non En obligatoire, la gare doit être propre, déneigée mais le nettoyage de la gare n'est pas systématiquement inclus. L'un ne va pas sans l'autre

**Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?**

☒ Oui ☐ Non La somme des prestations obligatoires et des prestations facultatives correspondrait à un transfert de gestion complet tel qu'il est prévu dans le cadre de l'article 172 de la LOM pour les installations ferroviaires au sens large. Un lien entre ce projet de décret et le projet en cours de préparation sur l'article 172 de la LOM est sans doute nécessaire.

**Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

### **Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination**

**La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?**

☐ Oui ☒ Non Car il y a un contrat de service public

**Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ? Si oui, lesquelles ?**

☒ Oui ☐ Non Pour l'information aux usagers, quel que soit son mode

---

### **Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs**

**La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Comment la comprenez-vous ?**

Ensemble de gares sur une ligne ferroviaire en concordance avec un allotissement

**Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?**

☒ Oui ☐ Non Dans le cadre d'allotissement, c'est bien l'ensembles des gares desservies qui doivent être pris en compte

## **II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES**

### **2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares**

#### **2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare**

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;

2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;

3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des

*gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;*

*4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;*

*5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;*

*6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »*

---

### **Thématique 10 – Contenu de la convention**

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

## Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention

Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :

- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

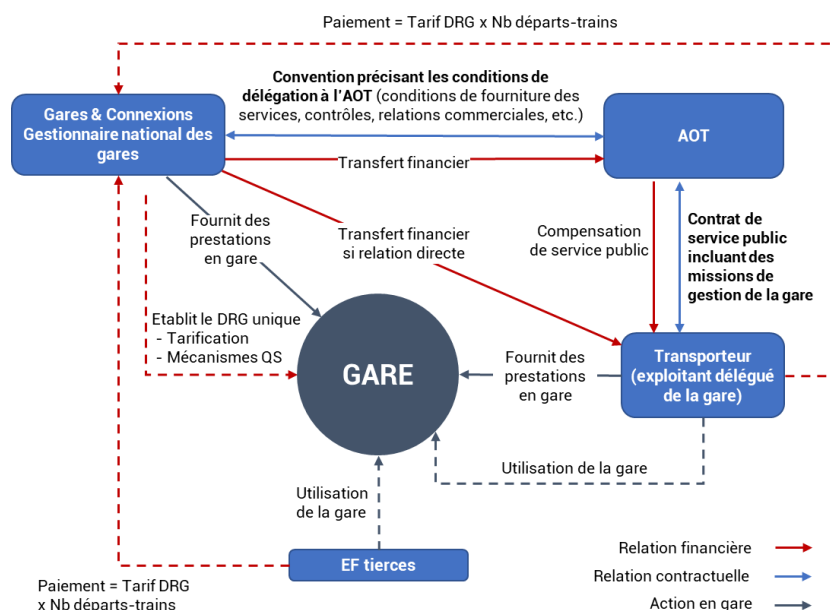
- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

### 2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

#### Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application



## Thématique 12 – Schéma contractuel

**Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?**

☒ Oui ☐ Non Le touché de quais doit être facturé par les EF à l'AOT

**Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?**

Les risques sont pris par l'AOT mais ce n'est pas elle qui encaisse les touchers de quais, cela n'a pas de sens

**La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?**

G&Co délègue à l'AOT. A l'AOT de définir la tarification et son application et définira les nombre d'arrêts

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

---

#### Thématique 13 – Durée de la convention

**La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non La durée doit varier selon l'allotissement retenu

**Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?**

☐ Oui ☒ Non Pas vraiment de sens de caler la durée sur le contrat d'exploitation le plus long (surtout si le contrat devait être résilié avant son échéance) ? quid du traitement des gares ?

---

## 2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités

### 2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations

régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

---

#### **Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares**

***Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?***

☒ Oui ☐ Non    Que G&C assemble un DRG global, cela est pratique et lisible pour les EF. C'est acceptable

***De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?***

Saisissez ici votre réponse.

***Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?***

Une adéquation devra être trouvée entre un dgr national et des spécificités locales liées aux allotissement

***Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?***

**Le plus fin possible**

**Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

## 2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;
- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

### Thématique 15 – Rôles et responsabilités

**Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?**

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

**Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?**

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

**Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?**

☐ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

**Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?**

☒ Oui ☐ Non

Le libre arbitre des AOT

**Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?**

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

## 2.3 Dispositions transitoires

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

---

### Thématique 16 – Dispositions transitoires

**Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

---

## Réponse de la **Région Hauts-de-France** à la consultation publique de l'Autorité de régulation des transports

Version du 21 septembre 2020

### **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**

Début : **4 septembre 2020**

Fin : **18 septembre 2020**

---

#### **Contexte**

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

**Tour Maine Montparnasse** - 33, avenue du Maine - BP 48 - 75755 Paris Cedex 15 - Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

**Siège** - 48, boulevard Robert Jarry - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2 - Tél. +33 (0)2 43 20 64 30

d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

### **Objet et modalités de la consultation publique**

**Eu égard aux enjeux s'attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, l'Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d'application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l'Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l'Autorité se voit contrainte d'imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu'elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité sur ce sujet jusqu'au 18 septembre 2020 par mail à l'adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l'Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s'exprimer sur d'autres aspects.

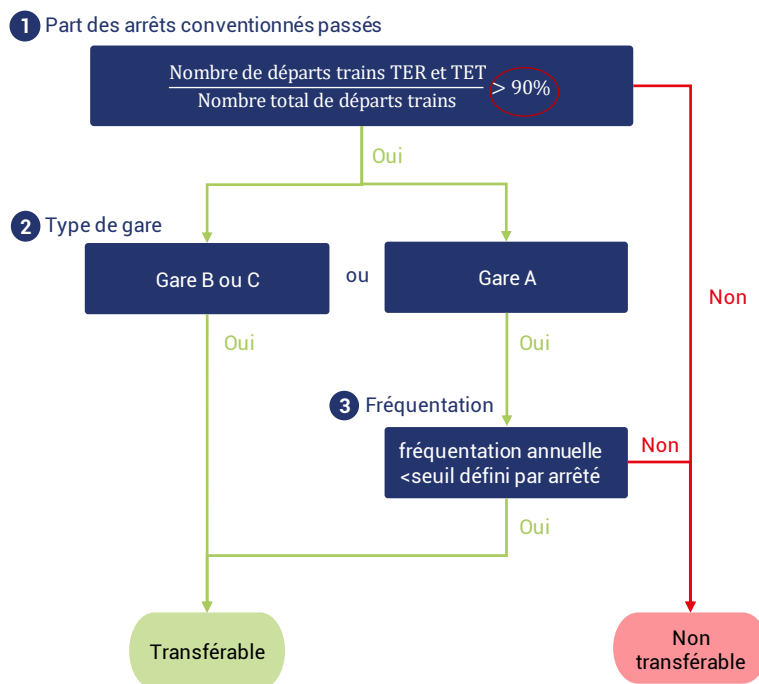
## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

#### Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret

*Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?*

☒ Oui ☐ Non

Le nombre d'arrêts calculé au numérateur doit également prendre en compte les services dits « TERGV ».

*Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?*

☐ Oui ☒ Non

Le critère du nombre de départ trains est adapté, c'est en revanche la fenêtre temporelle de calcul qui peut être améliorée en tenant compte pas seulement du rétrospectif mais également du prospectif : outre la réouverture après travaux, seraient à prendre en compte les projets de refonte des horaires engagés par les opérateurs existants (ces informations font l'objet d'échanges anticipés au minimum 2 ans à l'avance avec SNCF Réseau) ou déclarations d'intention de nouveaux opérateurs déposés à l'ART.

*Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?*

Saisissez ici votre réponse.

#### Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère

*Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?*

☒ Oui ☐ Non

Le seuil doit être élevé pour éviter d'avoir à gérer des situations complexes. Difficile cependant d'apprécier la pertinence de ce seuil sans une étude d'impact. On peut supposer une grande hétérogénéité de situations.

*Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?*

A ce stade, il semble opportun de considérer d'un bloc l'ensemble des services opérés par une même AO pour une gare donnée. En revanche, traiter séparément les services de plusieurs AO. Seule l'AO « majoritaire » conformément aux critères d'éligibilité devrait pouvoir, si elle le souhaite, exercer la gestion de la gare.

#### Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère

***Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?***

☒ Oui ☐ Non

Oui il est utile de prendre en compte les évolutions prospectives. En revanche, imposer le recours à une « programmation prévisionnelle des plans de transports » est une modalité très (trop) lourde. Il est préférable de parler de prise en compte des projets structurants (travaux, agrandissements...) et des projets d'évolution de dessertes (ou déclarations de nouvelles dessertes) connus à date qui peuvent suffire à faire exprimer aux AO et opérateurs concernés un nombre de départ trains prévisionnel pour la gare concernée sans pour autant devoir construire et fournir la totalité du plan de transport prévisionnel.

### **1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

#### ***Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif***

***Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?***

☒ Oui ☐ Non

Ce seuil pourrait a priori être actualisé par simple arrêté.  
On comprend qu'il s'agirait d'un seuil distinct du seuil pour les gares d'intérêt national (7 millions de voyageurs à la date de vu l'arrêté du 24 août 2020 pris en application du décret 2019-728 qui précise les conditions d'application de l'article 12-1 du décret 200.

***Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?***

Difficile là encore de se prononcer sans une étude d'impact. Actuellement, les ordres de grandeurs difficilement comparables, en plus de celui des gares d'intérêt national, les gares de segment b accueillent de 100 000 voyageurs au moins et les gares de segment a 250 000 voyageurs nationaux ou internationaux.

***Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?***

☐ Oui ☒ Non

Le même seuil de fréquentation peut aussi être applicable aux autres types de gares.

**En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?**

☐ Oui ☒ Non

Ces segments ne renvoient pas nécessairement aux critères d'utilisation principale par un SP de l'article L. 2121-17-4 du Code des transports que le projet de décret ne semble expliciter. In fine, cela conduit à appliquer les critères de départs et de fréquentation.

**Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?**

La localisation de la gare sur une ligne d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national (ligne de desserte fine du territoire, pour lesquelles une définition serait bienvenue) pourrait être un critère de choix facilitant l'éligibilité.

**Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?**

### 1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « *certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial* ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

#### Thématique 5 – Gares multi-AOT

**Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?**

☒ Oui ☐ Non

La disposition prévoyant pour l'AO la possibilité de demander délégation à une autre AO dont le ressort comprend une gare éligible utilisée pour le SP permettrait en tout cas de traiter les gares hors du ressort territorial qui seraient principalement utilisées pour le service public.

*Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?*

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse. Un simple accord entre AO au lieu d'une convention devrait pouvoir suffire à prendre l'initiative d'une demande de délégation à G&C pour la ou les gares concernées.

*En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-elle des remarques de votre part ?*

☒ Oui ☐ Non

Un principe de bonne gouvernance et de transparence voudrait que les AO utilisatrices soient prévenues, tout comme les EF utilisatrices, des choix de gestion des gares relevant des services qu'elles organisent.

#### 1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

##### *Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention*

*Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?*

☐ Oui ☒ Non

Un réexamen en cours de convention n'est pas souhaitable quand bien même il serait justifié sur le fond. Il pourrait en effet nuire à la stabilité des relations entre l'AO et l'opérateur dans le cadre d'un CSP. Une telle disposition gagnerait à être mise en œuvre à l'occasion de la fin de contrat, avant son renouvellement. Sinon, il faut prévoir un dispositif similaire à celui qui est discuté en thématique 11, à savoir la possibilité pour G&C de reprendre les contrats en cours avec les prestataires relatives aux missions à transférer, ou à défaut une indemnisation par G&C pour la rupture anticipée du contrat.

*De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?*

☐ Oui ☒ Non

Cela reviendrait à remettre en question les gares ayant fait l'objet d'une délégation.

**Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non

Le CSP doit prévoir l'éventualité de l'évolution des plans de transport ou de l'arrivée de nouveaux SP ou SLO en garantissant l'égalité de traitement. Mais le réexamen et, le cas échéant, le transfert de gestion à G&C ne devrait pouvoir intervenir en fin de contrat, sauf à prévoir des indemnités par G&C pour rupture anticipée comme indiqué précédemment.

## **1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. *« l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- b. *« dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;*
- c. *« l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;*
- d. *« la gestion des objets trouvés en gare ;*
- e. *« la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;*
- f. *« la gestion et la prévention du risque incendie ;*
- g. *« l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »*

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. *« le nettoyage de la gare ;*
- i. *« la sécurisation et le gardiennage de la gare ;*

- j. la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- k. la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;
- l. la maintenance lourde des installations ;
- m. la gestion et la programmation des investissements. »

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats ».

#### **Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative**

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

- ☒ Oui ☐ Non Il sera nécessaire que G&C définisse très précisément et à l'échelle de chaque gare concernée la consistance des prestations obligatoires et facultatives qui sont effectuées.

**Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?**

- ☒ Oui ☐ Non Cela fait écho aux prestations du DRG et apporte une information utile sur le contenu de la convention.

**Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?**

- ☐ Oui ☒ Non Il faut cependant permettre l'accès facile au flux d'information en temps réel sur les circulations et les perturbations.

**De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?**

- ☐ Oui ☒ Non Le préchauffage des rames est-il par exemple inclus dans l'une des prestations ? Ces prestations peuvent-elles être complétées par d'autres qui n'auraient pas été recensées ? Le terme de maintenance lourde recouvre-t-il l'entretien des quais et des arrière-quais ? Les prestations non régulées sont-elles de facto laissées à la libre appréciation de l'AO ou de l'EF titulaire du CSP ?

**En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?**

☐ Oui ☒ Non

Cf. ci-avant. La Région n'est pas en mesure d'identifier toutes les prestations actuellement délivrées qui relèveraient de ces trois catégories. G&C doit fournir une description détaillée et spécifique pour chaque gare concernée de la consistance de ces missions.

---

### ***Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination***

***La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?***

☐ Oui ☒ Non

Non, sous réserve que l'entreprise ferroviaire exploitante de la gare respecte les règles de régulation. Les critères d'éligibilité contribuent par ailleurs à minimiser cette hypothèse.

***Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ? Si oui, lesquelles ?***

☐ Oui ☒ Non    Idem.

---

### **Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs**

**La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?**

☒ Oui ☐ Non      Ce critère est logique pour l'organisation d'un CSP.

**Comment la comprenez-vous ?**

Ce critère permet a priori d'éviter des gares éligibles isolées.

**Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?**

☒ Oui ☐ Non      Ce critère assure la cohérence géographique des prestations à fournir pour le SP.

---

## **II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES**

### **2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares**

#### **2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare**

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;

2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;

3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des

*gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;*

*4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;*

*5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;*

*6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »*

---

### **Thématique 10 – Contenu de la convention**

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

### **Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention**

**Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

Il convient de prévoir une information de l'AO qui lui permette de connaître la liste des contrats en cours passés par G&C, ainsi que les durées restantes et le montant prévisionnel de l'indemnisation à prévoir afin que le choix de l'AO soit totalement éclairé.

**Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :**

**- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?**

☒ Oui ☐ Non

Il apparaît cohérent que les recettes des activités non régulées soient conservées par l'AO.

**- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?**

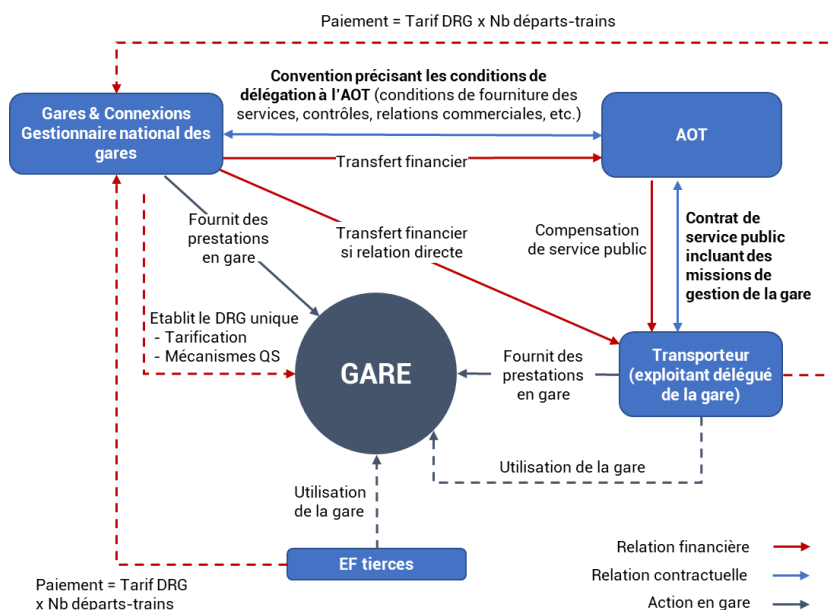
☒ Oui ☐ Non

Cette opportunité est utile. En revanche, il n'est pas acquis que le périmètre de tels contrats soit concordant avec les gares visées. La limitation aux points h à m de la section visée implique qu'il n'y a donc pas d'indemnisation à prévoir pour les prestations « obligatoires » listées aux points a à j. Ce point milite en tout état de cause pour une information préalable de la Région sur les conditions de réalisation de prestations déléguées comme indiqué précédemment.

#### **2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure**

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

**Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application**



## Thématique 12 – Schéma contractuel

Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?

☒ Oui ☐ Non

Cette possibilité semble utile, il convient toutefois de prendre en compte le fait que l'AO doit dans ce cas pouvoir discuter les clauses de la convention concerné après avoir désigné un opérateur à l'issue d'une procédure de passation de CSP.

Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?

☒ Oui ☐ Non

Le flux financier entre le titulaire du CSP effectuant les prestations en gares et G&C pourrait être simplifié.

Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?

☐ Oui ☒ Non

Les hypothèses semblent exhaustives mais le contenu et la configuration retenue dépendront des prestations effectivement déléguées et de l'interaction avec le modèle tarifaire compte-tenu du fait qu'il n'intègre pas ces nouveaux cas de figure.

Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?

Il semble dans le modèle identifié que G&C reverse les produits de la tarification collectés auprès des EF à l'AO ou à l'EF titulaire du CSP. Il n'est pas aisé d'identifier la nature des autres transferts financiers identifié par l'Autorité, par exemple, dans l'hypothèse où toutes

les prestations sont déléguées (de a à m de la liste ci-avant), s'il existe des prestations transversales qui demeureraient assurés par G&C, ou si la péréquation entre segments tarifaires concernerait les gares faisant l'objet d'une délégation.

*La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?*

☒ Oui ☐ Non

La situation où SNCF Voyageurs commande des prestations pour ensuite les réaliser pour le compte de Gares & Connexions apparaît aujourd'hui pour le moins inefficace. La Région estime au surplus que cette configuration est peu transparente et entretient de la confusion tout en se prêtant difficilement à un contrôle par l'AO.

*Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?*

☒ Oui ☐ Non

La situation où l'opérateur gestionnaire de la gare serait son propre client en acquittant une tarification à G&C pour assurer la gestion et l'exploitation d'une gare serait d'une complexité injustifiée.

*S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?*

Sous réserve de bien comprendre les transferts identifiés, il conviendrait que les transferts entre l'AO et G&C soient bien circonscrits et traçables, afin que les dispositions financières entre l'AO à l'EF titulaire du CSP puissent être aisément encadrées.

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

---

#### Thématique 13 – Durée de la convention

**La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?**

☒ Oui ☐ Non Il convient cependant, afin de veiller à la continuité de service public, de prévoir des conditions de prorogation par rapport aux contrats concernés.

---

## 2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités

### 2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

---

#### **Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares**

***Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non

G&C reste en charge d'un DRG unique et les prestations déléguées restent réalisées pour le compte de G&C.

***De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?***

Il semble que l'échange d'information vise à permettre à G&C d'établir le DRG qui est opposable à l'EF qui gère et exploite la gare en vertu d'un CSP, et aux autres EF qui souhaiteraient utiliser ladite gare. L'EF en charge de la gestion de la gare doit fournir les éléments rétrospectifs et prospectifs nécessaires au DRG.

***Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?***

Il conviendrait d'adapter le DRG pour ce qui concerne les segments tarifaires concernés. Les prestations ne sont a priori que déléguées.

***Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?***

**L'EF en charge des prestations en gare devrait fournir les mêmes éléments que G&C doit produire pour réaliser son DRG (données de fréquentation rétrospectives et prospectives).**

**Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

**Il serait regrettable que l'AO ait à établir un DRG local, alors qu'il s'agit simplement d'obtenir délégation de gestion et d'exploitation par G&C.**

### **2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs**

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;
- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

#### **Thématique 15 – Rôles et responsabilités**

**Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?**

☐ Oui ☒ Non

**Les dispositions énumérées semblent ménager G&C, car ces engagements sont de l'AO à G&C et non l'inverse. Aujourd'hui la Région constate que G&C ne fait pas preuve d'une volonté d'améliorer avec elle la qualité des services dans les gares et que G&C ne reconnaît pas la Région comme prescripteur des prestations en gares.**

**Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?**

☒ Oui ☐ Non

**Ces éléments sont pertinents tant qu'ils ne portent pas préjudice aux prérogatives de l'AO vis-à-vis du SP et vis-à-vis de l'EF titulaire du CSP.**

**Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?**

☒ Oui ☐ Non

**Le contrôle de G&C sur la Région pourrait traduire une certaine ingérence sur la politique de l'AO qui elle-même devra contrôler son opérateur de transport.**

**Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?**

☒ Oui ☐ Non

Outre une élaboration de convention qui place G&C en position de force, la mise en œuvre desdites dispositions peut se révéler ardue.

**Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?**

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

### 2.3 Dispositions transitoires

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

#### Thématique 16 – Dispositions transitoires

**Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

La convention qui lie la Région Hauts-de-France à SNCF Voyageurs ne comporte pas de disposition sur cette organisation qui relève d'un accord entre l'exploitant et G&C. Cette disposition qui traduit une problématique d'organisation interne au groupe SNCF n'a pas d'utilité. À plus forte raison, si des CSP conclus en vertu des articles mentionnés prévoient expressément ces dispositions, il revient aux parties dudit contrat d'en discuter et à la Région et à G&C d'en tenir compte pour la convention discutée en application de l'article L. 2121-17-4 du Code des transports.

## Consultation publique – **Contribution des services de la Région Occitanie**

### **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**

Début : **4 septembre 2020**

Fin : **18 septembre 2020**

---

#### **Contexte**

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

## Objet et modalités de la consultation publique

**Eu égard aux enjeux s'attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, l'Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d'application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l'Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l'Autorité se voit contrainte d'imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu'elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité sur ce sujet jusqu'au 18 septembre 2020 par mail à l'adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l'Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s'exprimer sur d'autres aspects.

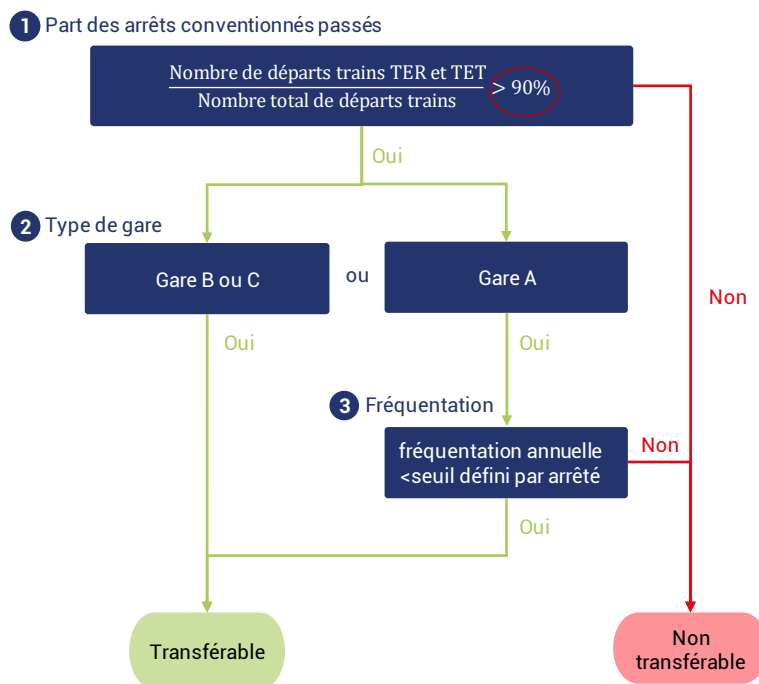
## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

---

#### Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret

**Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?**

Saisissez ici votre réponse.

#### Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère

**Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?**

☐ Oui ☒ Non Le seuil de 90 % est particulièrement élevé et exclut de facto nombre de gares d'intérêt régional. Un seuil de 80% paraît plus adapté.

**Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?**

Considérer les services de transport conventionné dans leur globalité

#### Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère

**Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?**

☒ Oui ☐ Non Il faudrait tenir compte de l'évolution du plan de transport dans les 3 années à venir si l'évolution change l'éligibilité de la gare. D'autre part, outre les travaux pouvant modifier la période prise en compte pour les calculs, il conviendrait de signifier que tout aléa peut faire modifier la période prise en compte (exemple : sinistre type incendie)

### 1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

---

#### **Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif**

**Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?**

☐ Oui ☒ Non Le seuil devrait être intégré au décret

**Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?**

Le seuil pertinent nous paraît être de 2 Millions de voyageurs

**Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?**

☐ Oui ☒ Non Seuls critères : % de trains conventionnés et le seuil

**Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?**

Saisissez ici votre réponse.

**Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?**

Le dispositif serait adapté sous les conditions suivantes :

- révision tous les 5 ans pour tenir compte de nouvelles offres non conventionnées
- une AO ne doit pas être dessaisie d'une gare déjà reprise en gestion pour cause d'évolution de l'offre de trains non conventionnés

---

### 1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

---

#### **Thématique 5 – Gares multi-AOT**

**Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non L'AOT qui devrait pouvoir gérer la gare est celle dont la proportion du nombre d'arrêt des trains est majoritaire

**Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?**

☒ Oui ☐ Non Si le critère du nombre d'arrêt majoritaire est retenu, des instances de gouvernance associant l'AOT du territoire de la gare doivent être prévues.

**En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-elle des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

#### **1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps**

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

---

#### **Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention**

**Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article**

**L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?**

☒ Oui ☐ Non Si les sujétions sont induites par l'arrivée de nouveaux trains non conventionnés

## **1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. « l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- b. dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- c. l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;
- d. la gestion des objets trouvés en gare ;
- e. la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;
- f. la gestion et la prévention du risque incendie ;
- g. l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. « le nettoyage de la gare ;
- i. la sécurisation et le gardiennage de la gare ;
- j. la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- k. la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;
- l. la maintenance lourde des installations ;
- m. la gestion et la programmation des investissements. »

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats ».

#### **Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative**

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non La liste des prestations obligatoires ne correspond pas aux missions de base actuelles de G&C (cf. article 4 du décret du 22/01/2012) pour toutes les gares. La « gestion des objets trouvés en gare », par exemple, n'est pas assurée dans chaque gare. Les prestations assurées « en base » devraient correspondre aux missions actuelles de G& C. Les autres étant à prévoir en « option » au II.

**Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?**

☐ Oui ☒ Non Au regard de la remarque ci-avant, les prestations concernées par le transfert devraient être listées à titre indicatifs (en réalité, peu de prestations obligatoires). La Région souhaite disposer d'une large marge de manœuvre sur le service souhaité pour ses voyageurs

**Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non Cf remarque ci-dessus

**De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?**

☐ Oui ☒ Non Plus que la précision, il convient de clarifier les normes encadrant la fourniture de ces prestations (SNCF/EPF ou droit commun)

*En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?*

- ☐ Oui ☒ Non
- Les missions ne sont pas clairement définies. Par exemple, celle relative à la « gestion et la programmation des investissements » : doit-on comprendre que l'AO devient Maître d'ouvrage des opérations d'investissements ? Pour cette gestion, les règles de droit commun s'appliquent ? (notamment les marchés publics et les règlements constructifs) Pas celles de SNCF G&C, ni les marchés contrat cadres de G&C ?
- Quelles règles s'appliqueront à l'AO pour assurer les prestations : les règles du droit commun ? Les règles internes à la SNCF ne s'appliqueront plus ? « La prise en charge des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare », par exemple : est-ce une règle interne à la SNCF ou l'AO pourra-t-elle se référer aux règles habituelles pour les bâtiments ERP ?

---

#### **Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination**

*La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?*

- ☐ Oui ☒ Non
- Aucunement, pas de risque de discrimination. Le personnel SNCF assure ces prestations au bénéfice d'autres EF actuellement, il n'y a aucune raison pour qu'un délégataire de la Région adopte de telles pratiques

*Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ? Si oui, lesquelles ?*

- ☐ Oui ☒ Non
- La Région veillera dans le cadre de son contrat OSP de gestion de gare au bon respect du principe de non discrimination des autres EF

---

### Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs

**La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Comment la comprenez-vous ?**

Les notions de cohérence (selon quels critères d'appréciation ?) et de continuité doivent être précisées. La continuité veut-elle dire jusqu'au bout de la ligne ?

**Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

## II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES

### 2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares

#### 2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;

2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;

3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des

*gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;*

*4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;*

*5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;*

*6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »*

---

### **Thématique 10 – Contenu de la convention**

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☒ **Oui**   ☐ **Non**

-Le décret impose beaucoup d'obligations à l'AO et son éventuel futur gestionnaire de gares délégué, mais très peu à G&C, notamment la fourniture de documents essentiels à l'AO pour assurer la bonne reprise en gestion de la gare (état du patrimoine, des actifs immobilisés, des équipements mécaniques, bilans énergétiques, contrats en cours etc..).

---

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

---

### **Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention**

**Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non    L'AOT n'a pas à financer les conséquences de contrats conclus par G&C .  
Ces contrats doivent inclure des clauses spécifiques de rupture en cas de transfert

**Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :**

**- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?**

☒ Oui ☐ Non    Il importe que la Région ou son délégataire puisse percevoir l'ensemble  
des recettes non régulée des gares reprises en gestion

**- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?**

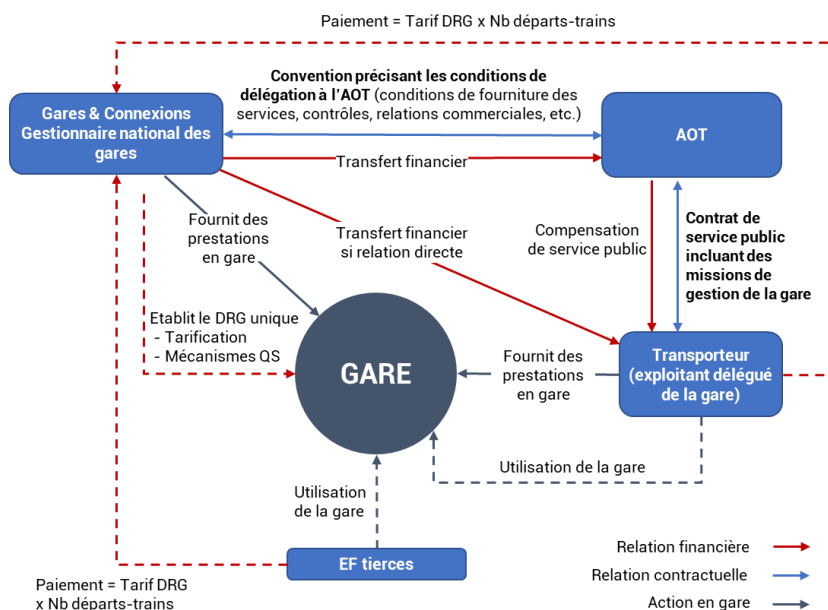
☒ Oui ☐ Non    L'AO doit pouvoir demander le transfert de ces contrats mais ne doit pas  
constituer une obligation.

---

#### **2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure**

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

**Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article  
L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application**



## Thématique 12 – Schéma contractuel

Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?

☒ Oui ☐ Non La Région doit disposer d'une pleine liberté de gestion des gares transférées dans la limite du droit applicable. Cette liberté inclut la définition des tarifs applicables sur ces gares et la perception des recettes associées. Le maintien d'une dépendance à G&C sur ce plan via le DRG est inacceptable. Seule la publication des tarifs régionaux dans le DRG national est opportune, dans le cadre de l'article 6 du décret.

Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?

De telles relations financières complexifieraient énormément le schéma de reprise en gestion, notamment, mais pas seulement, dans le cadre des gares monotransporteurs. Elles impliqueraient d'introduire, dans un schéma simple de transfert de gestion global intégrant les missions d'EF et de gestion des gares, des contraintes administratives très lourdes propres aux grandes infrastructures régulées.

Par ailleurs, il se traduirait par un manque de visibilité pour la Région, le coût des prestations rendues au travers de son contrat avec le gestionnaire de gares délégué étant éclaté, par le jeu de la consolidation tarifaire, à l'échelle de l'ensemble des segments de gestion régionaux de G&C. A cela s'ajoute la complexité du circuit financier de la perception et du reversement des recettes d'accès en gares, qui conduira à une démultiplication des coûts de gestion et des conflits entre G&C, l'AO et son gestionnaire délégué.

A l'inverse, il importe que la Région maîtrise sa grille de tarifs d'accès en gares qui est liée au niveau de services et d'investissements qu'elle mettra sur les gares transférées. Il est cohérent que les autres EF qui bénéficieront de ce niveau de service en supportent le coût qui leur revient directement via les tarifs. Une relation directe des EF tierces avec l'AO est à privilégier pour définir le niveau de services rendu en gare

En conclusion, dès lors que ce dispositif est destiné à des gares mono ou quasi-monotransporteurs, il apparaît donc incohérent d'importer, par une consolidation tarifaire au niveau de G&C, cette complexité de gestion.

*La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?*

☐ Oui ☒ Non Non au vu de la complexité du dispositif présenté

*Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?*

☒ Oui ☐ Non Maintien d'un intermédiaire supplémentaire pourtant désormais inutile (G&C) dans la gestion des gares de voyageurs : la Région serait à la fois délégataire de G&C au titre de la gestion de ses gares et cliente indirecte au titre des redevances d'accès. Cela ne va pas dans le sens de la gestion simplifiée attendue pour les gares monotransporteurs.

*S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?*

G&C et l'AO/son délégué conviennent entre eux des prestations réalisées par chacun en gare et des modalités de reprise des actifs  
La Région/son délégataire perçoit des EF utilisatrices les redevances d'accès en gare établis par la Région dans son DRG  
Les prestations rendues résiduellement par G&C en gare sont rémunérées par le biais de la convention liant l'AOT/son délégataire à G&C

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

#### Thématique 13 – Durée de la convention

**La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non L'alignement des durées entre prestation des gestions des gares et services de transport n'est pas nécessairement adapté

**Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?**

☐ Oui ☒ Non Les gares sont des infrastructures, qui peuvent faire l'objet de programmes d'investissements conséquents à amortir sur des durées longues ou de programmes d'adaptation indépendants de la desserte ferroviaire elle-même (interfaces urbaines, développement de nouveaux usages)... A cet égard, il apparaît hâtif de postuler que la gestion des gares sera par essence intégrée au contrat d'exploitation et à ses durées par nature relativement courtes

## 2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités

### 2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

---

#### **Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares**

***Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non **Malheureusement, non. Il n'est toutefois pas fait état d'un DRG unique, mais d'un DRG établi et publié « dans les mêmes conditions » que le DRG national.**

***De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?***

**Nous en comprenons que les AO assurant directement ou non la gestion devraient communiquer à G&C les éléments de coûts associés à la gestion de ces gares, que G&C réintègre dans l'ensemble de la caisse gares.**

**Une question pendante est la possibilité de faire des blocs de gares transférés des segments de gestion spécifiques intégrés au DRG national ou qu'elles fassent l'objet de DRG spécifiques, les conditions de fourniture des prestations entre G&C et l'AO/délégataire étant**

potentiellement différentes.

*Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?*

Non, il y a incompatibilité de fond entre :

- 1) La possibilité qu'a l'AO de définir le service qu'elle entend proposer dans ces gares
- 2) Le principe du maintien d'un gestionnaire unique en la personne de G&C.

Sauf à considérer l'AO comme une simple sous-traitante de G&C, exerçant en son nom, pour son compte et conformément à ses référentiels les missions de gestionnaire de gares, ce qui limite l'intérêt de ce dispositif.

*Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?*

Si le principe d'un DRG unique est confirmé, selon le même niveau de granularité que celui produit par G&C actuellement, ce qui limiterait fortement l'intérêt de recourir à une gestion intégrée EF/ gares au vu de la complexité administrative que cela occasionnerait.

*Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?*

☒ Oui ☐ Non

Ce principe de DRG unique contreviendrait à l'esprit de l'article 2121-17-4 : il y est indiqué qu'une convention entre l'AO et G&C précise les modalités de réalisation des prestations et les mesures garantissant l'absence de discrimination dans leur fourniture.

Au travers de ce décret, la portée de cette convention serait considérablement à la répétition du modèle réglementaire du DRG national

Par ailleurs, la Région s'interroge sur l'articulation entre les dispositions de ce projet de décret et celles applicables aux gares dans le cadre de l'article 172 de la LOM : ce projet de décret a-t-il vocation à constituer le volet « gares » du décret d'application relatif au transfert de ligne ? Une clarification apparaît souhaitable sur ce point.

### 2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;

- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

### **Thématique 15 – Rôles et responsabilités**

**Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?**

☐ Oui ☒ Non

**Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?**

☒ Oui ☐ Non Manquent certains éléments dus par G&C aux AO : état du patrimoine, investissements immobilisés, PV verbaux de visites, contrats en cours, bilans énergétiques... Le décret s'intéresse aux modalités de contrôle de G&C, mais très peu aux conditions d'un transfert de gestion réussi

Ironiquement, G&C exigera des AO opérant une reprise en gestion des données qu'elle a toujours refusé de leur communiquer

**Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?**

☒ Oui ☐ Non Dans quelle mesure des normes nouvelles définies par G&C s'imposeraient aux AO en cours de contrat ?

En allant jusqu'à l'absurde : une AO assurant la reprise en gestion pourrait-elle se voir appliquées des pénalités par G&C pour non respect des objectifs quantitatifs/qualitatifs ?

**Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?**

☒ Oui ☐ Non Brouillage des responsabilités entre les différents partenaires, signal tarifaire décorrélé du coût effectif de gestion des gares

**Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?**

☐ Oui ☒ Non Ironiquement, les dispositions matérialisent le raisonnement suivant : G&C, entité appartenant au groupe SNCF, détenteur de l'ancien monopole abritant l'essentiel des activités opérant sur le champ concurrentiel, serait le seul à même de garantir un accès, libre, transparent et non discriminatoire aux gares, y compris celles dont la gestion est transférée aux AO.

A l'inverse, les AO n'ont aucun intérêt à entraver l'arrivée sur le marché d'autres offres, complémentaires au service des voyageurs régionaux et

permettant le cas échéant de réallouer les moyens sur d'autres dessertes.

### **2.3 Dispositions transitoires**

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

#### ***Thématique 16 – Dispositions transitoires***

***Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?***

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

Consultation publique **Contribution de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**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**

Début : **4 septembre 2020**

Fin : **18 septembre 2020**

La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur considère que les gares, en tant qu'équipements publics, devraient être gérées avec une approche territoriale et locale, en fonction des spécificités propres à chaque lignes ferroviaires, aux contextes locaux, et si possible en recherchant des partenariats avec les acteurs locaux publics et privés, pour renforcer l'intermodalité des modes de transports, la complémentarité des services publics, et in fine l'amélioration et la modernisation du panel de service offerts aux usagers, tout en rationalisant les coûts.

La Région estime qu'il existe, tant en matière d'amélioration du service public dans les gares, qu'en ce qui concerne la maîtrise des coûts des marges de progrès, en particulier pour les gares b et c.

Pour s'engager dans cette voie, il paraît indispensable, que le décret tout en garantissant, un cadre réglementaire assurant une transparence des couts, un socle minimum de service identique et une équité de traitement entre EF desservant la gare, permette également que « l'exploitant délégué » de la gare puisse avoir la plus grande latitude possible dans la gestion de la gare (du type concession de service public). Le projet de décret tend à limiter assez fortement la liberté de gestion dont pourra disposer l'exploitant de la gare, pour laisser le rôle de gestionnaire unique de gares à Gares & Connexions, et ce y compris pour les gares entièrement mono-transporteurs.

Sans remettre en cause, l'intérêt d'un propriétaire unique des gares, et la fixation d'un cadre socle minimum au travers du DRG, La Région estime que ce cadre très contraint, n'est pas favorable à une amélioration et une modernisation du service public dans les gares, et n'incite pas les Régions à s'engager en ce domaine.

---

## Contexte

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

### Objet et modalités de la consultation publique

**Eu égard aux enjeux s'attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, l'Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d'application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l'Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l'Autorité se voit contrainte d'imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu'elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité sur ce sujet jusqu'au 18 septembre 2020 par mail à l'adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l'Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s'exprimer sur d'autres aspects.

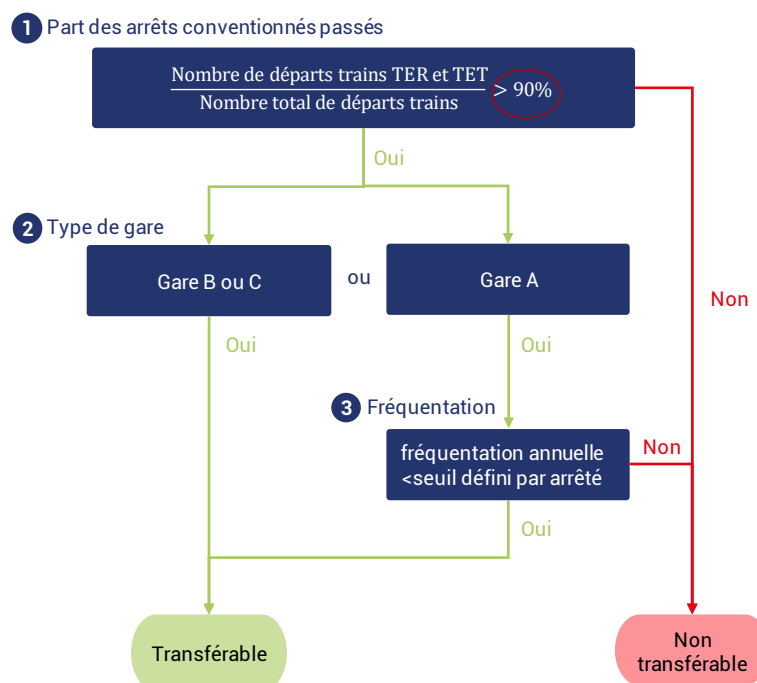
## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

---

#### ***Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret***

***Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?***

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?***

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?***

Saisissez ici votre réponse.

#### ***Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère***

***Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?***

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?***

Considérer les services de transport conventionnés dans leur intégralité paraît approprié.

#### ***Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère***

***Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?***

☒ Oui ☐ Non Il devrait aussi être pris en compte le prévisionnel d'arrêt sur le nombre d'année couverte par la convention à conclure avec G&C.

---

### 1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

---

#### **Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif**

**Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?**

Saisissez ici votre réponse.

**Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?**

Saisissez ici votre réponse.

**Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?**

Saisissez ici votre réponse.

---

#### **1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux**

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

### **Thématique 5 – Gares multi-AOT**

**Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?**

☒ Oui ☐ Non Les limites géographiques de la Région paraissent plus pertinentes

**Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?**

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-elle des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non Les différentes AOT utilisatrices doivent nécessairement être informées des évolutions.

### **1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps**

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

### **Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention**

**Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?**

☐ Oui ☒ Non Il est nécessaire d'avoir un cadre stable. Seule l'évolution significative du seuil de qualification d'une gare a minima sur 3 années consécutives pourrait justifier le réexamen de l'éligibilité de ladite gare au dispositif.

**De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non    Sauf évolution significative sur plus de 3 ans (cf. ci-dessus)

**Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?**

☒ Oui ☐ Non    Si évolution significative il y aurait de fait nécessité de revoir le contrat de service public de transport si la gestion de ladite gare était déléguée dans ce cadre.

## **1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. *« l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- b. *« dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;*
- c. *« l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;*
- d. *« la gestion des objets trouvés en gare ;*
- e. *« la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;*
- f. *« la gestion et la prévention du risque incendie ;*
- g. *« l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »*

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. *« le nettoyage de la gare ;*
- i. *« la sécurisation et le gardiennage de la gare ;*

- j. la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- k. la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;
- l. la maintenance lourde des installations ;
- m. la gestion et la programmation des investissements. »

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « *sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats* ».

#### **Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative**

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

Devrait être inclus dans le périmètre des missions facultatives la prévention et la lutte contre les incivilités (médiateurs, vigiles), la gestion des abris et stationnement vélos et l'information voyageurs comprenant l'implantation d'écrans, l'exploitation et l'échange de données tous transporteurs (ferroviaires et autres que ferroviaires) en adéquation avec les prérogatives de la LOM.

**Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?**

☐ Oui ☒ Non

Le projet de décret renvoie la notion de facultative à un accord préalable de G&C en en faisant l'arbitre de la décision. Ce rôle devrait légitimement revenir à l'AOT compétente sur son territoire.  
Ainsi, pour le paragraphe II du décret, il est proposé la rédaction suivante :  
« A la demande de l'autorité organisatrice, les prestations optionnelles peuvent comprendre :... »  
De plus, la possibilité de dissocier les prestations optionnelles n'est pas claire dans le décret. Est-il possible d'assurer facultativement « la gestion et la programmation des investissements » sans assurer le reste des options facultatives ?  
Plusieurs incohérences demeurent dans la formulation :  
- vérification de la propreté (obligatoire) et nettoyage (facultatif)  
- déneigement et désherbage (obligatoire) mais nettoyage (facultatif)  
Il est nécessaire de rattacher les missions de nettoyage de la gare ainsi que la sécurisation et le gardiennage de la gare (aujourd'hui facultatives dans le projet de décret) aux missions obligatoires d'ouverture et fermeture, de vérification du bon fonctionnement et de la propreté, de gestion et

prévention du risque incendie et d'accueil, prise en charge et gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare.

*Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?*

☒ Oui ☐ Non

L'équipement du bâtiment dans le cadre de la prévention du risque incendie, l'adaptation du bâtiment aux normes d'accessibilité, la gestion des problématiques de sûreté, en tant que missions régaliennes, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares.

La gestion des espaces (entretien, location, mise à dispositions...) du bâtiment de la gare, autres que les espaces nécessaires au service public ferroviaires (hall de gare, locaux techniques...), c'est à dire par exemple, les locaux annexes, les étages des bâtiments voyageurs, devrait également relever du gestionnaire unique de gare.

*De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?*

☐ Oui ☒ Non

Le terme « information » dans les prestations « obligatoires » n'est pas suffisamment clair. De quel type d'information parle-t-on ? Signalétique, information sur le trafic, arrivées/départs, etc. La mise à disposition de l'information est conditionnée par la diffusion et l'accès aux données des différents exploitants.

Le terme « équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares » devrait être précisé. Les écrans multimodaux multi exploitants sont-ils intégrés à cette catégorie ?

*En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?*

☐ Oui ☒ Non

Les niveaux d'interventions pourraient être définis plus précisément par des seuils financiers. Les termes de « maintenance lourde des installations » doivent être détaillés. La formulation actuelle ne permet pas de se rendre compte si le remplacement complet d'un équipement pourrait être envisagé dans ce cadre (ex : ascenseur). Les termes de « gestion et programmation des investissements » doivent être précisés. Une distinction ou précision sur les investissements liés au développement plutôt qu'aux frais de maintenance doit être apportée.

---

## Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination

*La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?*

☐ Oui ☒ Non

C'est l'AOT qui est garant des prestations rendues dans le cadre d'un contrat de service public et avec un niveau de prestation et de tarification identique pour tous les transporteurs.

*Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ? Si oui, lesquelles ?*

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

---

### Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs

La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?

☐ Oui ☒ Non

La notion de continuité pourrait être précisée. Ex : Y a-t-il continuité lorsqu'une gare de catégorie A vient s'intercaler entre plusieurs gares dont la gestion pourrait être reprise par l'AOT ?

Comment la comprenez-vous ?

Saisissez ici votre réponse.

Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?

☒ Oui ☐ Non

Il est important que le dispositif s'applique en fonction du périmètre des différents opérateurs attributaires de contrat de service public d'exploitation. La continuité géographique induite par la notion de continuité entre les gares doit être nuancée et la cohérence par périmètre de contrat de service devrait être clarifiée.

---

## II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES

### 2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares

#### 2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;

2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;

3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;

5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;

6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »

---

### Thématique 10 – Contenu de la convention

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

**Les engagements quantitatifs, qualitatifs et les indicateurs prévus au point 2 de l'article 5 seront ils identiques à l'échelle nationale, à l'échelle de la convention ou gare par gare ?**

---

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

## Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention

Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?

☒ Oui ☐ Non

Il n'est pas acceptable que les AOT aient à régler des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée des contrats conclus préalablement et unilatéralement par le gestionnaire des gares, en cas de non transfert desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.  
La prévision du projet de décret d'ajouter les programmations des « projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement » au moment de l'établissement de la convention ne permettra pas au prestataire de proposer des investissements en cohérence avec les besoins des gares du territoire. Les modalités de programmation des investissements devraient être précisées pour différencier ce qui relèvera de la maintenance, plutôt que de projets de développement.

Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :

- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?

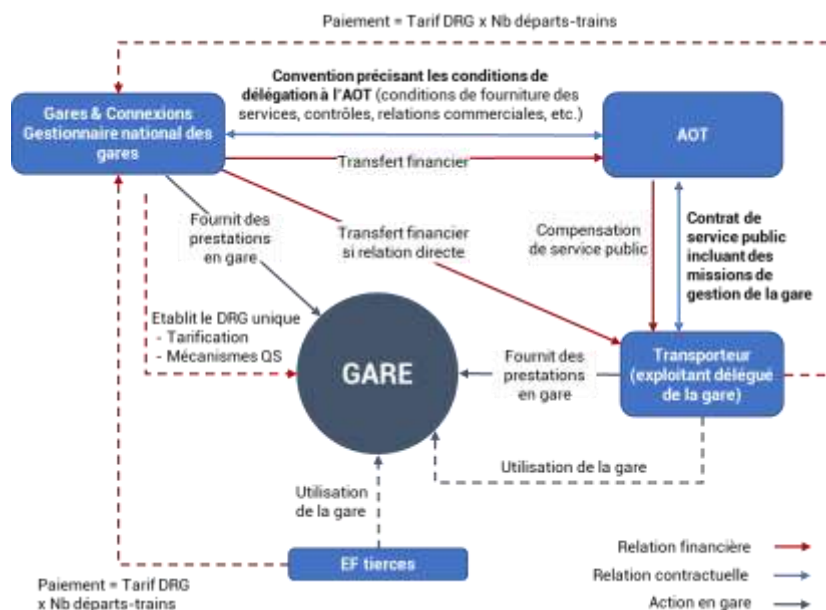
☒ Oui ☐ Non

Cf. ci-dessus.

### 2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application



## Thématique 12 – Schéma contractuel

Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?

☒ Oui ☐ Non Mais le schéma proposé place l'opérateur attributaire du contrat dans une position de subordination vis-à-vis du gestionnaire unique des gares et non pas dans une position de gestionnaire de service public délégué.

Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?

☒ Oui ☐ Non L'opérateur attributaire du service public sur l'ensemble cohérent et continu de gares dont il a la charge doit pouvoir disposer de plus d'autonomie vis-à-vis de Gares & Connexions (facturation et perception des redevances et recettes directement auprès des autres EF sans transiter par Gares & Connexions qui peut cependant garder un pouvoir d'audit et de contrôle).

Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?

Manque d'autonomie (Cf. ci-dessus).

La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?

☒ Oui ☐ Non

A condition que l'opérateur attributaire puisse disposer d'une certaine autonomie dans l'organisation de la gestion des gares dont il a la gestion déléguée, tout en se conformant aux principes du DRG et d'équité de traitement entre EF. La rédaction actuelle du décret ne paraît pas aller assez loin dans ce sens.

*Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?*

☐ Oui ☒ Non

Une gestion plus proche du terrain, sous réserve qu'elle corresponde à des ensembles cohérents et continus, peut s'avérer beaucoup plus performante que le système actuel.

*S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?*

Les relations financières doivent être cadrées dans le cadre du contrat de délégation de service public entre l'AOT et son opérateur attributaire d'une part et dans la convention entre Gares & Connexions et l'AOT qui doit transposer les dispositions prévues dans le contrat de DSP.

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

---

#### Thématique 13 – Durée de la convention

*La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?*

☐ Oui ☒ Non Ces dispositions sont adaptées.

*Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?*

☒ Oui ☐ Non Toutefois la convention entre l'AOT et Gares & Connexions doit pouvoir donner lieu à réexamen en cas de rupture anticipée du contrat de DSP avec l'opérateur attributaire.

---

## 2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités

### 2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations

régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

---

#### **Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares**

***Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?***

☒ Oui ☐ Non

Le rôle de gestionnaire unique et le DRG unique ne devrait s'appliquer que pour les gares de catégorie A.

***De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?***

Saisissez ici votre réponse.

***Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?***

Non. Comme vu plus haut, le gestionnaire attributaire doit pouvoir avoir le statut de gestionnaire de gare sur les gares de son périmètre. Il doit bénéficier d'une réelle autonomie de gestion sous le contrôle de G&C, de l'AOT et de l'ART en cas de rupture d'équité entre les différentes EF.

**Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?**

Les comptes prévisionnels de gare, le niveau de service rendu, le plan de transport au périmètre de l'ensemble cohérent et continu de gares concerné par le dispositif.

**Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

### 2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;
- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

#### Thématique 15 – Rôles et responsabilités

**Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?**

☐ Oui ☒ Non

La répartition des responsabilités n'est pas satisfaisante. L'opérateur attributaire doit pouvoir être plus responsabilisé.

**Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?**

☐ Oui ☒ Non

La répartition des responsabilités n'est pas satisfaisante. L'opérateur attributaire doit pouvoir être plus responsabilisé.

**Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?**

☒ Oui ☐ Non

En l'état actuel du projet de décret la possibilité d'optimiser financièrement et de moderniser les services en gare tout en assurant l'équité de traitement, n'est pas assurée en raison du manque d'autonomie de l'opérateur attributaire et du rôle encore trop prépondérant de Gares & Connexions sur les gares B et C.

**Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?**

☒ Oui ☐ Non Absence d'initiative.

**Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?**

☒ Oui ☐ Non Mais il y a d'autres moyens de l'assurer qu'une centralisation au niveau de Gares & Connexions (publication des tarifs, possibilité de recours des EF auprès de G&C et de l'ART, audits de G&C...)

### 2.3 Dispositions transitoires

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

#### Thématique 16 – Dispositions transitoires

**Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Consultation publique de l'Autorité de régulation des transports  
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**

**Contribution de la Région des Pays de la Loire**

1. Si l'évolution à la hausse du plan de transport SLO au départ d'une gare ne doit pas remettre en cause l'éligibilité de cette dernière au sens du dispositif de l'article L2121-17-4 du code des transports pendant la durée de la convention entre le gestionnaire de gares et l'AO, il serait en revanche pertinent de reconsidérer l'éligibilité des gares dont la part de dessertes couvertes par un CSP venait à excéder le seuil de 90 % postérieurement à la conclusion de ce contrat. En effet, l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux devrait se traduire par une évolution à la hausse de l'offre de transport conventionnée, de nature à modifier les équilibres de desserte. Aussi, des gares pourraient devenir éligibles dès les premières années de l'exécution du CSP. Dans un souci de cohérence géographique et d'efficacité économique, ces dernières devraient pouvoir être progressivement intégrées dans la convention par voie d'avenant.
2. Les gares desservies exclusivement et à la fois par des services conventionnés TET et TER sont par définition éligibles au dispositif susmentionné, et sont localisées sur les ressorts territoriaux des deux AO, Région et État.  
Sans remettre en cause le principe d'accord entre les deux AO, il pourrait être introduit une notion de priorité de l'AO régionale sur l'AO État, indépendamment du poids relatif des dessertes organisées par chacune d'elles, considérant que les gares monotransporteurs situées dans le périmètre contractuel régional (« lot ») forment un ensemble davantage cohérent que les gares desservies par les services TET, par nature dispersées sur une grande distance.
3. Dans le cadre de la préparation de l'ouverture à la concurrence, et dans un objectif d'aide à la décision de la pertinence technico-économique d'activation du dispositif susmentionné, les relations contractuelles et financières actuelles entre le gestionnaire de gares et l'opérateur ferroviaire monopolistique doivent être portées à la connaissance de l'AO, alors même que cette dernière finance intégralement les prestations de gare assurées pour le compte du gestionnaire de gares à travers la convention d'exploitation des services ferroviaires régionaux.  
De même, l'évaluation des moyens humains et financiers des fonctions support assurées jusqu'à présent par le gestionnaire des gares, et relevant des prestations obligatoirement emportées par le dispositif, devra au préalable être portée à la connaissance de l'AO.
4. Il convient de préciser l'articulation entre une démarche de transfert de gestion de l'infrastructure au titre de l'article L2111-1-1 du code des transports (créé par l'article 172 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités) et l'éligibilité au dispositif susmentionné des gares concernées. Cette éligibilité devrait être dans ce cas systématique, quelle que soit la nature du trafic supporté par l'infrastructure. En effet, les quais de voyageurs sont indissociables de l'infrastructure ferroviaire, aux termes de l'annexe I de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

## Consultation publique **Contribution Île-de-France Mobilités (Syndicat des Transports d'Île-de-France)**

### **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**

Début : 4 septembre 2020

Fin : 18 septembre 2020

---

#### **Contexte**

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

#### **Objet et modalités de la consultation publique**

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

**Eu égard aux enjeux s'attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, l'Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d'application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l'Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l'Autorité se voit contrainte d'imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu'elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité sur ce sujet jusqu'au 18 septembre 2020 par mail à l'adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l'Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s'exprimer sur d'autres aspects.

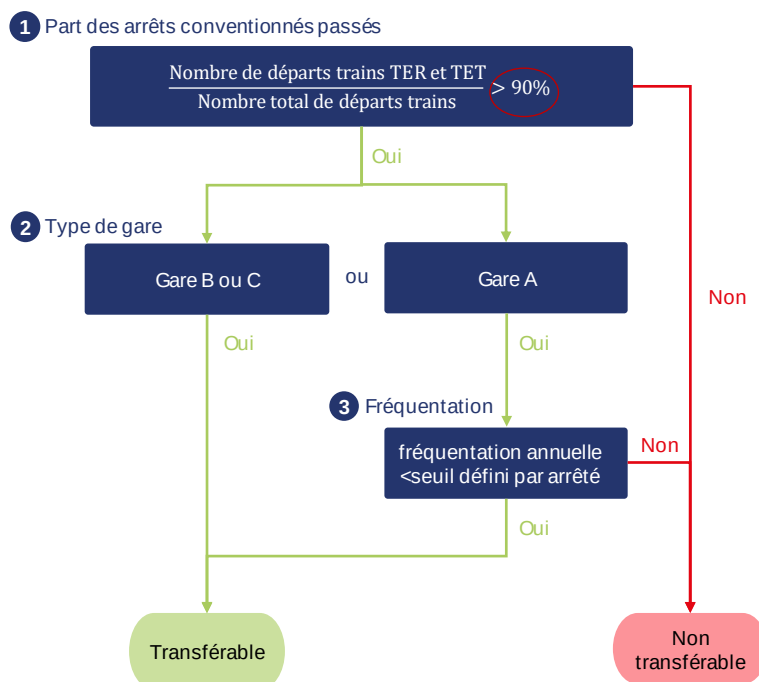
## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

#### ***Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret***

***Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?***

☒ Oui ☐ Non Ce critère semble en effet pertinent, de même que pourrait l'être celui du nombre de passagers (pour privilégier le mass transit et donc les transports du quotidien)

***Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?***

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?***

Saisissez ici votre réponse.

#### ***Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère***

***Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?***

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?***

Il est pertinent de considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité, en particulier au vu des dispositions de l'article 2 du projet de décret.

#### ***Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère***

***Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?***

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

### 1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

---

#### ***Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif***

***Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?***

☒ Oui ☐ Non

Il est important que seules certaines gares A soient exclues du dispositif afin que ce dernier ne soit pas trop restrictif. Un arrêté supplémentaire à celui pris le fondement du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 doit donc être adopté pour définir le niveau de fréquentation le plus pertinent.

Toutefois, celui-ci ne devrait aboutir à ce qu'une gare A accueillant 100% de services conventionnés soit exclue du dispositif. Un aménagement de la rédaction du décret en ce sens serait nécessaire

***Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?***

Saisissez ici votre réponse.

***Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?***

☒ Oui ☐ Non

Une exclusion des gares régionales et locales limiterait de manière excessive, pour les AOT, la possibilité de recourir au dispositif.

***En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?***

☒ Oui ☐ Non

Il ne s'agit toutefois pas du seul critère à prendre en compte. Comme le prévoit l'arrêté, seules certaines gares A, dont la fréquentation annuelle se situe au-dessus d'un certain seuil, doivent être exclues du dispositif.

***Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?***

Saisissez ici votre réponse.

***Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?***

Saisissez ici votre réponse.

---

### **1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux**

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « *certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial* ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

---

#### **Thématique 5 – Gares multi-AOT**

***Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?***

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-t-elle des remarques de votre part ?***

☒ Oui ☐ Non Il serait opportun que l'AOT utilisatrice de la gare puisse influencer sur le choix de l'AOT et les conditions de mise en œuvre du dispositif issu de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, dans la mesure où c'est elle qui appliquera ce dernier.

---

#### **1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps**

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

### **Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention**

**Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?**

☐ Oui ☒ Non    Aux fins de la stabilité de la gestion des gares et dans le but, donc, d'assurer une bonne gestion de ces dernières, il est important que l'éligibilité d'une gare au dispositif ne soit pas remise en question lors de l'évolution du plan de transport ou de l'arrivée d'un nouvel entrant.

**De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non    Pour les motifs évoqués supra. En tout état de cause, comme indiqué à l'article 5 du projet de décret, l'AOT gérant directement ou indirectement la gare doit assurer une gestion équitable, transparente et non discriminatoire de cette dernière. Par ailleurs, une réévaluation de l'éligibilité de la gare pourra être effectuée au moment de la fin de la convention entre l'AOT et Gares & Connexions.

**Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non    Saisissez ici un complément de réponse.

### **1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. « l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- b. dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- c. l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;
- d. la gestion des objets trouvés en gare ;

- e. *la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;*
- f. *la gestion et la prévention du risque incendie ;*
- g. *l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »*

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. *« le nettoyage de la gare ;*
- i. *la sécurisation et le gardiennage de la gare ;*
- j. *la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- k. *la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;*
- l. *la maintenance lourde des installations ;*
- m. *la gestion et la programmation des investissements. »*

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « *sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats* ».

### **Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative**

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

La liste des missions obligatoires apparaît cohérente. En revanche, si le principe même des missions facultatives semble pertinent, puisque conférant une souplesse opportune au dispositif, la subordination de la possibilité pour l'AOT de prendre en charge certaines missions à l'accord du gestionnaire de gares apparaît non justifiée et disproportionnée, voire contraire à la lettre de l'article L. 2121-17-4 du code des transports qui fonde le dispositif. Sur la base d'une telle disposition, Gares & Connexions pourrait, sans être tenue d'apporter de justifications, s'opposer à la volonté d'une AO. Ceci constitue en outre un recul par rapport à la précédente version du décret soumis aux AOT, qui comprenait une liste de missions facultatives non soumises à l'accord du gestionnaire de gares.

L'accord du gestionnaire de gares peut paraître d'autant plus contraignant que, le cas échéant, un refus opposé à l'AOT désireuse de prendre en

charge certaines missions facultatives pourrait générer des difficultés de gestion (par ex., l'AOT devrait assurer « *la vérification [...] de la propreté des équipements et installations de la gare* » sans pour autant être en mesure d'assurer la prestation de « *nettoyage* ». De même, l'AOT pourrait être en charge de la prestation d'ouverture de la gare mais pas nécessairement de celle de gardiennage.

Par ailleurs, l'AOT est fortement contrainte, dans la négociation de la convention avec le gestionnaire de gares, par la nécessité d'avoir finalisée cette dernière avant la publication de son avis d'appel public à la concurrence portant sur le COSP : l'obligation d'obtenir l'accord de Gares & Connexions sur la prise en charge des compétences facultatives peut par conséquent entraver le calendrier de mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence.

En conclusion, l'accord systématique de Gares & Connexions s'agissant des missions facultatives, outre qu'il constitue un recul majeur par rapport à la dernière version du projet de décret soumise aux AOT, pourrait être source de réelles difficultés dans la mise en œuvre du dispositif.

*Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?*

☒ Oui ☐ Non Cf. réponse supra

*Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?*

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?*

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

## Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination

*La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?*

☐ Oui ☒ Non La possibilité pour l'EF de prendre en charge ces missions permet une gestion efficace et intégrée de la gare, de même que des gains d'efficience

grâce à une optimisation des moyens et des coûts entre les prestations relevant de l'EF et du gestionnaire de gare. En tout état de cause, l'EF devra fournir les prestations visées au projet de décret de manière équitable, transparente et non discriminatoire.

*Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ?  
Si oui, lesquelles ?*

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

### **Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs**

**La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?**

☐ Oui ☒ Non

Cette notion, en tant qu'elle pourrait conduire à des difficultés d'interprétation, devrait être précisée dans le décret.

**Comment la comprenez-vous ?**

Comme visant l'ensemble des gares d'un même service

**Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?**

☒ Oui ☐ Non

Sous réserve de précisions quant à cette disposition, elle pourrait en effet être de nature à éviter le morcellement des compétences entre Gares & Connexions d'une part et l'AO/l'EF d'autre part sur des gares desservant le même service, pour davantage de rationalisation et d'efficacité dans la gestion de ces dernières.

## **II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES**

### **2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares**

#### **2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare**

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;

2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;

3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés

concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;

5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;

6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »

---

### **Thématique 10 – Contenu de la convention**

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☒ Non

Le projet de décret ne précise pas ce qu'il convient d'entendre par « relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice ». Les flux financiers demeurent difficiles à appréhender : si une EF titulaire d'un COSP assure certaines prestations en gares, elle ne devrait alors plus, selon la nature et l'étendue des missions de gestion de gares qu'elle exerce, se voir facturer l'intégralité de la redevance afférente aux prestations régulées en gare. En outre Gares & Connexions ne devrait pas être rémunérée via la redevance payée par des opérateurs tiers pour des prestations assurées par l'EF titulaire du COSP, sauf à ce que Gares & Connexions reverse à l'opérateur en cause l'intégralité des sommes dues (ou à l'AOT qui la reverserait ensuite à l'EF). En tout état de cause, un mécanisme précis devrait être prévu pour éviter toute difficulté et ne pas constituer une source de blocage à la mise en œuvre du dispositif découlant de l'article L. 2121-17-4 du code des transports.

---

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

### **Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention**

**Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non Cf. ci-dessous

**Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :**

**- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?**

☒ Oui ☐ Non Cf. supra

**- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?**

☒ Oui ☐ Non

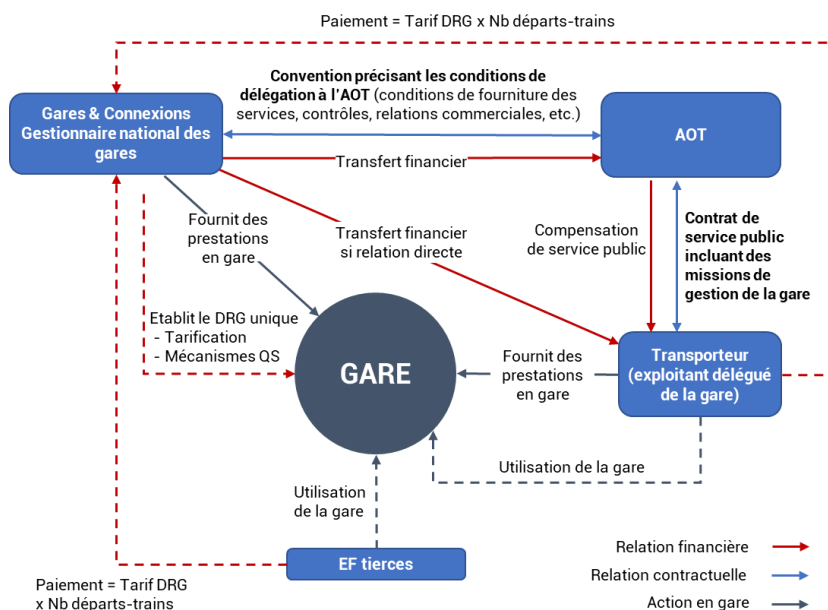
Si la faculté de transfert des contrats en cours peut permettre de faciliter la mise en œuvre du dispositif, la conséquence d'un défaut de transfert n'apparaît pas protectrice des intérêts des AOT. En effet, la prise en charge des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats qui arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention semble excessive lorsque ceux-ci se terminent plus de deux ans après la signature de la convention : entre la date à laquelle Gares & Connexions sera informée de l'intention de l'AOT de reprendre des compétences et le transfert effectif des compétences, 4 ans devraient a minima s'écouler. Durant ce délai, Gares & Connexions pourrait adapter la gestion de la durée de ses contrats.

En tout état de cause, ce délai de 2 ans apparaît trop limité et fait peser un risque injustifié sur l'AOT, et ce d'autant plus qu'elle n'a pas d'influence sur les conditions de résiliation anticipée que Gares & Connexions négocie avec les sous-traitants.

#### **2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure**

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

#### **Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application**



## Thématique 12 – Schéma contractuel

Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?

☒ Oui ☐ Non

Cela peut sembler opportun car confère une marge de manœuvre à l'AOT dans le cadre de l'élaboration du mécanisme financier du COSP. Toutefois, la convention Gares & Connexions / AOT devant être conclue avant le lancement de l'AAPC portant sur le COSP, l'AOT et Gares & Connexions ne peuvent préjuger de manière définitive, dans la convention qui les lie, de la relation financière qui se nouera entre, le cas échéant, Gares & Connexions et l'EF.

Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?

☒ Oui ☐ Non

Oui. Les dispositions mériteraient toutefois d'être précisées. Cf. réponse apportée ci-dessus.

Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?

☐ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?

Saisissez ici votre réponse.

La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?

☒ Oui ☐ Non

Le dispositif permet avant tout l'amélioration des services offerts aux voyageurs par une maîtrise complète par l'AOT de leur parcours depuis l'entrée de la gare, le voyage dans les trains jusqu'à la sortie.

*Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?*

☐ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

*S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?*

Saisissez ici votre réponse.

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

---

#### Thématique 13 – Durée de la convention

*La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?*

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

## 2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités

### 2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

---

#### **Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares**

***Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?***

Il semblerait que l'AOT/l'EF en charge des prestations de gestion de gares doive transmettre les éléments nécessaires à Gares & Connexions, et en particulier les coûts exposés pour la fourniture des prestations concernées, afin que cette entité soit en mesure d'établir le DRG. Le dispositif devrait toutefois être détaillé par le décret.

***Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?***

Saisissez ici votre réponse.

***Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?***

Saisissez ici votre réponse.

***Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?***

☒ Oui ☐ Non

En cas de mise en œuvre du dispositif prévu par l'article L. 2121-17-4 du code des transports, le DRG en cours devrait être modifié afin d'adapter le montant des redevances aux coûts réellement supportés par l'EF/Gares & Connexions pour la fourniture de ces dernières. Il n'apparaît pas cohérent que les mêmes tarifs que ceux en vigueur avant la mise en œuvre du dispositif, en cas de modification du périmètre d'intervention de l'EF fournissant des prestations de gestionnaire de gare, puissent subsister.

Sur la communication d'informations : il serait opportun qu'un délai de fourniture des informations soit précisé afin de garantir le bon déroulement des négociations de la convention, négociations dont la durée est limitée (1 an), sauf à retarder le lancement de l'appel d'offres.

Sur la transmission à l'AOT des données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances : ces éléments portent à la fois sur les 3 dernières années et sur des prévisions à 3 ans, alors que les éléments relatifs aux coûts ne concernent que ceux utilisés pour la détermination des redevances déjà publiées. Il est donc possible de s'interroger sur l'antériorité des coûts qui seront fournis par Gares & Connexions et de se demander pourquoi cette entité ne fournit pas également des projections de coûts pour les 3 années à venir.

## 2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;
- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

### ***Thématique 15 – Rôles et responsabilités***

***Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?***

☐ Oui ☒ Non

Ces dispositions mériteraient d'être précisées. S'agissant des données à fournir notamment, il conviendrait que le décret ou un arrêté pris sur son fondement vienne préciser la nature desdites données pour l'établissement du DRG.

*Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?*

☐ Oui ☐ Non

Il ne semble pas entrer dans le rôle de Gares & Connexions de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées, mais du rôle de l'ART le cas échéant.

*Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?*

☐ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

*Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?*

☐ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

*Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?*

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

## 2.3 Dispositions transitoires

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

### Thématique 16 – Dispositions transitoires

*Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?*

☒ Oui ☐ Non

Il s'agit là d'une disposition opportune dans la mesure où certains COSP en cours ou à conclure contiennent des dispositions permettant à l'EF de réaliser des missions de gestion de gares. Ces dispositions sont donc de nature à sécuriser les contrats concernés, dans l'attente de la mise en place définitive du nouveau dispositif.

## Consultation publique **Contribution Association Française du Rail (AFRA)**

### **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**

Début : **4 septembre 2020**

Fin : **18 septembre 2020**

Afin de les rendre lisibles, les réponses et observations de l'AFRA sont en rouge dans le présent document

---

#### **Contexte**

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

L'indépendance du gestionnaire des gares constitue un des fondements du bon fonctionnement de la concurrence et une des conditions de la réussite de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs. La garantie d'un accès transparent, équitable et non-discriminatoire aux infrastructures essentielles que sont les gares, nécessite que le gestionnaire bénéficie de toutes les garanties d'indépendance réelle vis-à-vis de l'opérateur historique.

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

Puisque les textes prévoient non pas un transfert total de propriété mais la possibilité pour l'AOT de fournir des prestations de gestion ou d'exploitation pour le compte du gestionnaire des gares, G&C doit continuer à garantir cette nécessaire indépendance même si les prestations sont fournies par une AOT qui peut elle-même les confier à un opérateur. Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, les membres de l'AFRA s'interrogent sur la situation de SNCF Voyageurs, sa faculté à fournir des prestations dans les gares et la question de son indépendance.

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

S'agissant du contexte dans lequel intervient le présent projet de décret, l'AFRA s'interroge sur son articulation avec le dispositif de transfert de gestion des petites lignes prévu par l'article 172 de la LOM et pour l'application duquel un décret est également attendu. Les dispositions du présent décret ne doivent pas être susceptibles d'incompatibilité, source d'ambiguïté ou de limitation par rapport aux dispositions du futur projet de décret relatif à l'article 172 qui n'est toujours pas connu à ce jour.

L'AFRA est très attachée au rôle de l'ART dans l'ensemble du suivi du dispositif, et note avec satisfaction qu'elle peut être saisie en cas de différend et que sa décision s'impose aux parties. Compte tenu des enjeux relatifs à ce type de situation, l'AFRA estime que le rôle du régulateur et la rapidité de traitement en telle hypothèse est un gage d'efficacité.

## Objet et modalités de la consultation publique

**Eu égard aux enjeux s'attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, l'Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d'application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l'Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l'Autorité se voit contrainte d'imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu'elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité sur ce sujet jusqu'au 18 septembre 2020 par mail à l'adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l'Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s'exprimer sur d'autres aspects.

## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

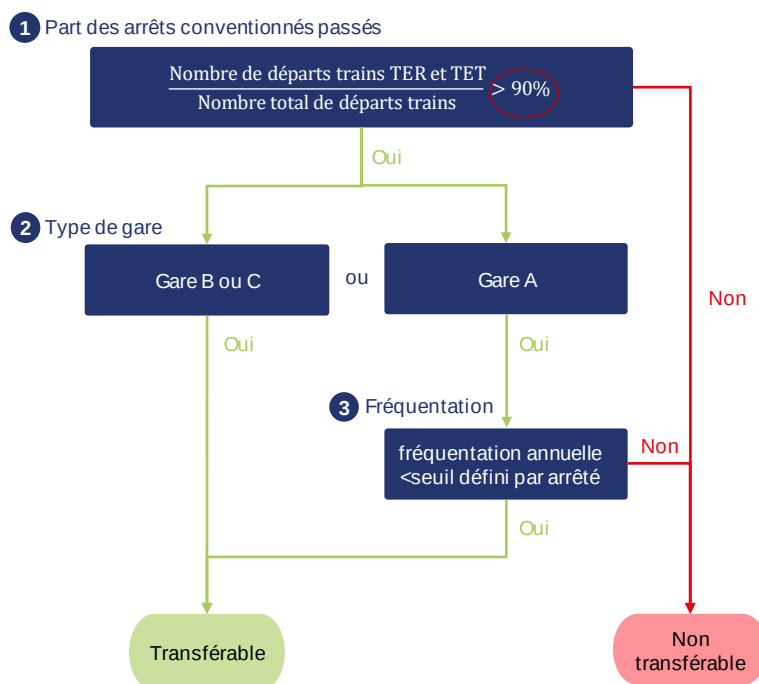
L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

Le projet de décret est rédigé de la façon suivante : « *lorsqu'une autorité organisatrice en fait la demande* », cette formulation est ambiguë et susceptible de modifier le sens de l'article L. 2121-17-4 du Code des transports qui prévoit que l'Autorité **décide**. Aussi, l'AFRA recommande de lever cette ambiguïté en reprenant les termes de l'article.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

#### **Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret**

**Il semble préalablement utile de préciser les services à prendre en compte notamment s'il s'agit uniquement des services ferroviaires, régulés ou conventionnés, ou si les services routiers (réguliers ou de substitution) organisés par l'AO régionale sont également concernés.**

**Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?**

☒ Oui ☒ Non

**Ce critère du nombre d'arrêt présente l'avantage de la simplicité pour le mesurer.**

**Toutefois, le critère du nombre de passagers pourrait utilement être retenu car il semble refléter au mieux la situation réelle de chaque gare.**

**Dans tous les cas, pour les nouveaux entrants, le critère retenu doit être lisible et fixé pour leur assurer une visibilité sous le contrôle de l'ART**

**Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?**

☒ Oui ☒ Non

**Si la disponibilité des comptages de voyageurs par type de train n'est pas forcément disponible de façon précise et certaine pour l'ensemble des gares aujourd'hui, le comptage des voyageurs va revêtir de plus en plus d'importance dans le cadre l'ouverture et constituera certainement rapidement un critère facilement disponible et fiable.**

**Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?**

**Comme indiqué ci-dessus, le nombre de passager peut-être une unité de mesure pertinente dans ce cadre et reflète peut-être mieux la situation réelle de chaque gare. Plutôt que d'établir un critère, dresser une liste en concertation avec la Région des gares éligibles, à réviser régulièrement permettrait de s'assurer de la cohérence avec les projets de territoire**

#### **Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère**

**Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?**

☒ Oui ☒ Non

**La vocation du dispositif tel que prévu par la loi est de s'appliquer aux gares de voyageurs principalement utilisées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs. Ce seuil de 90% se rapproche d'une quasi-exclusivité qui limite donc l'assiette des gares éligible.**

Surtout, ce seuil ne doit pas constituer un obstacle par rapport à la l'objectif de délégation à l'échelle d'un ensemble cohérent et continu de gares tel qu'il est mentionné à l'article 3.

L'AFRA ne dispose pas à ce jour de plus d'éléments pour se prononcer plus avant sur la pertinence de ce seuil mais tend à penser que plus le champ d'éligibilité est large, plus grande sera la latitude laissée aux AOT, conformément à l'esprit de ce dispositif. Abaisser ce seuil pourrait être pertinent si on ne souhaite pas créer de système d'exception.

*Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?*

Ce seuil doit permettre de déterminer si une gare est principalement utilisée par des services conventionnés, la question du service dominant ne semble pas être prise en compte et aucun avantage ne semble lui être accordé dans le cadre de ce décret.

Pour l'hypothèse où l'AOT confie les prestations à un opérateur dans le cadre d'un contrat de service public, le titulaire du contrat ne sera pas connu au moment de l'examen de l'éligibilité de la gare.

### *Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère*

*Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?*

☒ Oui ☐ Non

La condition étant la disponibilité et la fiabilité des données prévisionnelles, notamment celles des transports non conventionnés. La question porte sur les données de fréquentation. S'il s'agit du critère du nombre d'arrêt, sa programmation prévisionnelle est relativement facile à estimer, en revanche, l'évolution du nombre de passagers peut être plus hypothétique. A déterminer selon les prévisions de fréquentation et les objectifs fixés dans la convention conclue avec l'AOT

#### **1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

### *Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif*

**Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?**

☐ Oui ☒ Non

La loi prévoit que les gares éligibles sont définies par décret en Conseil d'Etat. L'AFRA s'interroge sur la conformité à la loi du recours envisagé à un arrêté pour déterminer l'éligibilité de certaines gares.

Par ailleurs, l'ensemble des acteurs doit pouvoir avoir une certaine visibilité sur les gares éligibles. Le recours à un arrêté comporte un risque de modifications plus important et risque de limiter cette prévisibilité.

Il est souhaitable que le régulateur puisse être consulté compte tenu de sa connaissance des éléments pertinents du secteur.

**Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?**

Les gares d'intérêt national sont déjà déterminées par rapport à un nombre de passager annuels (peu élevé donc peu pertinent en l'espèce).

Ce seuil est à déterminer de façon à permettre d'inclure dans le dispositif l'ensemble des gares structurantes pour le réseau TER s'inscrivant notamment dans une logique de report modal sur le territoire.

**Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?**

☒ Oui ☐ Non

**En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?**

☒ Oui ☐ Non

Cette classification étant la seule connue, son application permet de garantir l'encadrement du dispositif.

Cependant, cette classification étant fondée sur la fréquentation en nombre de passagers selon l'intérêt national ou international, régional ou local, il est difficile de trouver une cohérence avec le critère retenu par le projet de décret.

**Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?**

Les gares se trouvant sur certains corridors européens pourraient être exclues de fait.

Le cas échéant, dresser une liste des gares éligibles en concertation avec les AOT et sous le contrôle de l'ART.

**Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?**

Le dispositif paraît particulièrement adapté au cas d'une gare mono-transporteur ou mono-AOT.

L'application du dispositif, pourrait être considéré comme discriminant, en particulier si les prestations sont confiées à un opérateur, et pourrait ainsi représenter un frein au développement de nouveaux SLO par d'autres opérateurs. Au contraire l'opérateur titulaire pourrait être encouragé.

**Comme mentionné en introduction, l'AFRA rappelle que la situation de SNCF Voyageurs doit être précisée et que les garanties à ce titre doivent être renforcées.**

### 1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « *certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial* ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

#### Thématique 5 – Gares multi-AOT

Ce thème concerne plus particulièrement les AOT. L'AFRA souhaite éviter toute source de blocage potentiel. L'AFRA préconise généralement une concertation afin notamment d'éviter toute discrimination entre opérateurs.

**Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?**

☒ Oui ☐ Non

**La question des AOT nationales doit être précisée. En particulier si elle peut décider de mettre en œuvre le dispositif ou si « l'autorité organisatrice de transports ferroviaires s'intéresse à la gare » visée ne peut être que l'AOT régionale. Compte tenu de la rédaction actuelle, l'AOT nationale pourrait être exclue du dispositif.**

**Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?**

☒ Oui ☐ Non

**Le projet apporte peu de précisions, en particulier pour le cas particulier des relations entre AOT régionales et des AOT nationales, en particulier dans un contexte de reprise par des AOT régionales de certaines lignes**

interrégionales.

Cependant, ces clarifications pourraient figurer dans les conventions laissant la plus grande flexibilité et marge de manœuvre aux AOT.

Il est souhaitable que le régulateur puisse être consulté compte tenu de sa connaissance des éléments pertinents du secteur.

*En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-elle des remarques de votre part ?*

☒ Oui ☐ Non

Même si le sujet concerne les AOT, l'AFRA estime toutefois que des demandes conjointes par plusieurs AOT pourraient être envisagées afin que l'ensemble des AOT intéressées soient parties à la convention.

#### 1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

##### *Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention*

*Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?*

☐ Oui ☒ Non

Pour une question de stabilité et de sécurité juridique, les gares ne doivent en principe pas pouvoir sortir du périmètre en cours de convention.

Inversement, si une gare qui ne l'était pas devient éligible, afin de ne pas pénaliser les potentiels bénéficiaires du dispositif en particulier les AOT, conserver la possibilité d'ajouter au contrat de service public la gestion de certaines prestations pourrait être envisagé, sous réserve toutefois qu'elle ne modifie pas l'équilibre économique du contrat. La rédaction actuelle du projet ne semble pas incompatible.

*De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?*

☐ Oui ☒ Non

En dehors du cas où une gare deviendrait éligible et serait intégrée dans la convention, entraînant nécessairement sa modification, il n'y a pas de raisons de modifier la convention si elle ne le prévoit initialement (ex. clause de revoyure etc.)

**Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non

**Un avenant devra nécessairement être signé puisque le dispositif est prévu dans le cadre du contrat de service public de transport. Il conviendra d'éviter de fragiliser le contrat de service public de transport, notamment si l'inclusion de la gare venait à modifier l'équilibre économique de la DSP. En toute hypothèse, l'ART doit être consultée.**

## **1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. *« l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- b. *dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;*
- c. *l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;*
- d. *la gestion des objets trouvés en gare ;*
- e. *la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;*
- f. *la gestion et la prévention du risque incendie ;*
- g. *l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »*

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. *« le nettoyage de la gare ;*
- i. *la sécurisation et le gardiennage de la gare ;*

- j. la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- k. la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;
- l. la maintenance lourde des installations ;
- m. la gestion et la programmation des investissements. »

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « *sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats* ».

#### **Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative**

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

**Selon la volonté des Régions, il semblerait opportun pour certains, notamment dans une logique de rationalisation économique, de permettre aux AOT d'assurer l'ensemble des prestations, régulées ou non, relevant de la compétence de G&C.**

**Certains membres de l'AFRA s'interrogent sur la pertinence de la liste et sa cohérence avec l'objectif. Si l'objectif envisagé par certains a été de donner une maîtrise totale des gares aux AOT, alors cette maîtrise aurait pu passer par celle de l'ensemble des investissements, depuis la prise de décision et la programmation jusqu'à leur mise en œuvre en passant par le financement. Cependant, dans la mesure où G&C reste présent dans le dispositif retenu (et donc propriétaire ou sorte de « nu-propriétaire »), il peut sembler opportun qu'il conserve sa compétence pour la gestion et la programmation des investissements associés au périmètre qu'il conserve. En revanche, si certains investissements relèvent du périmètre assumé par l'AOT alors la gestion et la programmation des investissements concernés devrait être confiée à cette AOT.**

**Il est donc impératif que les périmètres respectifs soient clairement et précisément déterminés (de même que les modalités de financement pour chacun des périmètres).**

**Un minimum de cohérence doit être assuré, notamment vis-à-vis des utilisateurs, ainsi prévoir un bloc unique permettrait selon certains membres d'assurer cohérence, simplicité et une meilleure lisibilité.**

**La distinction de mission déléguées de manière facultative nécessite de**

dresser une liste exhaustive, sauf à préciser que cette liste est non limitative, ce qui n'est pas le cas, dans la rédaction actuelle du projet. L'AFRA privilégie la précision du caractère non limitatif pour les prestations facultatives si la distinction devait être maintenue.

Sur les missions à ajouter dans les prestations obligatoires :  
La gestion des machines de vente et de distribution des titres de transport ainsi que le système de portiques de contrôle anti-fraude (lorsqu'ils existent) devraient figurer dans la liste des prestations obligatoires.

Compte tenu de la vocation des gares à développer leur rôle multimodal, il semble essentiel d'y inclure notamment les parkings par exemple.

Les prestations concernant la communication et la publicité ainsi que la gestion des réclamations doivent être mentionnées dans cette liste

*Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?*

☐ Oui ☒ Non Cf. ci-dessus

*Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?*

☐ Oui ☒ Non Les prestations, mêmes confiées à l'AOT et éventuellement subdélégées, le sont pour le compte du gestionnaire de gare qui conserve un rôle notamment pour s'assurer que ces missions respectent le principe d'indépendance et non discriminatoires.

*De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?*

☒ Oui ☐ Non Plutôt oui dans l'ensemble, même si la question de « l'information collective gérée à distance par le gestionnaire de gare » pourrait être précisée compte tenu de son importance dans le contexte actuel. Pour le reste, peut-il serait opportun de reprendre la terminologie existante exacte utilisée par G&C afin d'éviter toute ambiguïté ou interprétation.

*En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?*

☒ Oui ☐ Non Plutôt, sous réserve de la remarque ci-dessus au sujet de la gestion et la programmation des investissements)

---

### Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination

*La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?*

☒ Oui ☐ Non **L'encadrement par l'AOT sous le contrôle du régulateur est essentiel**

*Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ? Si oui, lesquelles ?*

☒ Oui ☐ Non **A, b, c et g + j et k**

---

---

### Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs

*La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?*

☐ Oui ☒ Non **Cette notion peut être sujette à interprétation.  
Par exemple cohérent peut s'entendre comme des gares qui présentent les mêmes caractéristiques, la même typologie (taille, services etc.) ou au contraire comme cohérent au niveau d'une ligne et comprenant alors des gares de tête ainsi que des gares de passage. A terme, il pourra également s'agir d'une cohérence économique.**

*Comment la comprenez-vous ?*

**La fourniture des prestations se faisant dans le cadre d'un contrat de service public de transport, il est indispensable que l'ensemble des gares concernées par le plan de transport de ces lignes puisse être inclus.  
A ce titre, la rigidité du seuil d'éligibilité fixé à 90% peut être discutée.  
Dans une logique de gestion unifiée, il s'agit de garantir un service cohérent pour les clients ayant pour objectif la continuité du service public.**

*Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?*

☒ Oui ☐ Non **La position de ce paragraphe à l'article 3 qui concerne le champ des prestations est source d'interrogation. Si cette disposition concerne la détermination des gares concernées, il pourrait plutôt figurer à l'article 2. Si en revanche, le caractère cohérent est subsidiaire et ne concerne que les gares déjà déterminées comme éligibles alors, il est à la bonne place. Une précision/éclaircissement à ce titre est nécessaire.**

---

## II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES

### **2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares**

#### **2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare**

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;

2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;

3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;

5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;

6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »

---

#### **Thématique 10 – Contenu de la convention**

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☐ Oui ☐ Non

**L'AFRA souhaite privilégier la simplicité et la souplesse à la condition que les responsabilités respectives soient clairement déterminées. Le contenu**

**de la convention doit être adapté pour fixer un cadre compatible avec les impératifs des opérateurs (qui ne sont pas parties à cette convention) mais sur lesquels reposeront in fine certaines obligations**

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

### **Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention**

**Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?**

☐ Oui ☐ Non

**Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :**

**- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?**

☒ Oui ☐ Non

**Selon les missions qui auront été transférées, l'AOT devra veiller dans la convention à l'équilibre général du contrat.**  
**En effet, l'AFRA s'interroge sur le risque pour l'AOT et l'opérateur de supporter les principaux coûts d'entretien des gares sans bénéficier des recettes commerciales des activités non régulées (baux commerciaux etc.) C'est la raison pour laquelle, l'AFRA souhaite s'assurer que ces missions puissent effectivement être transférées dans des conditions acceptables. L'AOT ne doit pas porter seule le risque financier concernant les activités ferroviaires régulées et commerciales de la gare. L'AOT doit pouvoir**

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

**profiter des retombées économiques et commerciales.**

**- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?**

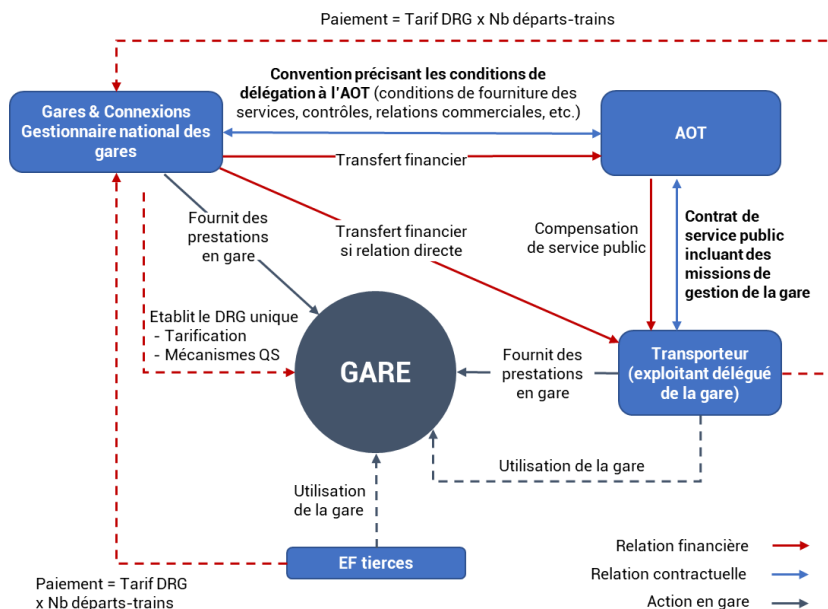
☒ Oui ☐ Non

**L'ensemble des informations relatives à l'ensemble des contrats doit être délivré de façon transparente et précise**

### 2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

#### Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application



### Thématique 12 – Schéma contractuel

**Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?**

☒ Oui ☒ Non

L'AFRA recommande un système le plus simple possible de façon à ce que les relations soient lisibles à tous les niveaux.

L'AFRA relève que le gestionnaire délégué n'est pas associé et s'interroge sur les conséquences et la pertinence d'un tel dispositif. Si le gestionnaire délégué ne dispose pas d'une marge de manœuvre suffisante, l'intérêt de lui confier la gestion peut être limité.

*Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?*

☒ Oui ☐ Non

L'AFRA partage cette lecture même si elle émet des réserves sur son opportunité

Les nombreux liens démontrent une certaine complexité dont pourrait résulter non seulement des surcoûts non justifiés mais également une dilution des responsabilités.

*Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?*

☐ Oui ☒ Non

*Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?*

L'examen du schéma souligne que Gares & Connexions reste incontournable en dépit de la volonté d'étendre le rôle des AOT dans la gestion des gares d'une part et de l'objectif de réaliser des économies d'autre part.

Le transporteur gestionnaire se fournira des prestations à lui-même. Des mouvements concernent des sommes émanant d'un opérateur intégrateur qui pourraient lui revenir après avoir transité par G&C.

*La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?*

☒ Oui ☐ Non

Selon l'AFRA, c'est un des principaux objectifs visés par le dispositif.

Le dispositif doit permettre des mutualisations, des économies d'échelle etc.

On peut toutefois s'interroger sur la marge de manœuvre réelle dont disposera le gestionnaire délégué ainsi que sur la valeur ajoutée de Gares & Connexions dans ce schéma.

*Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?*

☒ Oui ☐ Non

Il est peut-être nécessaire de limiter le nombre de gestionnaires de prestations en gares, qu'il s'agisse de prestations régulées ou non (en offrant la possibilité à l'AOT d'exercer l'intégralité des missions de G&C par exemple).

*S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?*

**Il convient de limiter les relations financières au strict nécessaire.**

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

#### *Thématique 13 – Durée de la convention*

*La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?*

☒ Oui ☐ Non

La durée est évoquée en fin de l'article 3 et à l'article 5, même si ces dispositions respectives ne semblent pas contradictoires, il serait préférable de modifier la rédaction afin d'utiliser des termes et conditions strictement identiques.

*Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?*

☐ Oui ☒ Non

De façon générale, même si les conditions précises ne sont pas encore connues à la date de la convention, il semble pertinent de prévoir de les fixer par référence au contrat de service public de transport

## 2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités

### 2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

---

#### ***Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares***

***Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non

**Ces dispositions confortent le rôle central de G&C dans cette organisation. Dans ces conditions, G&C doit particulièrement veiller à assurer une visibilité et assurer une unité tout en laissant aux AOT la marge de manœuvre conforme à l'esprit de ce dispositif. Sa responsabilité en dépendant doit être claire.**

***De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?***

Saisissez ici votre réponse.

*Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?*

Saisissez ici votre réponse.

*Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?*

Saisissez ici votre réponse.

*Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?*

☐ Oui ☐ Non

De façon générale, la transparence est essentielle à la fois de la part de G&C vis-à-vis de l'AOT sur l'ensemble des données financières et opérationnelles mais également en sens inverse lorsque les missions seront effectuées de façon à permettre à G&C d'assumer cette mission et de publier un DRG.

Sur la question de l'articulation avec le DRG, les échanges autour de la tarification doivent s'effectuer entre l'AOT et G&C car c'est elle qui porte l'essentiel des charges financières.

La confidentialité des données doit être assurée dans la meilleure mesure et sous le contrôle de l'ART si nécessaire.

Par ailleurs, l'AFRA relève que la facturation actuelle des prestations de G&C n'est pas très transparente, ni détaillée. Aussi, s'agissant de la facturation des prestations futures par G&C, l'AFRA souligne l'importance à porter à la détermination des règles qui seront appliquées et qui devront être régulées. Par exemple, la question se pose de savoir si les régions ne paieront que les charges de capital ?

## 2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;
- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;

- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

---

### **Thématique 15 – Rôles et responsabilités**

De façon générale, l'AFRA estime que les rôles et responsabilités doivent être précisés dans les conventions, sous le contrôle de l'ART. Le contenu des conventions doit s'attacher à assurer un traitement non discriminatoire et devant être guidé par un principe de clarté, de façon à éviter tout blocage et prévoir un processus de règlement rapide des différends. En l'état du projet, ce mécanisme est prévu dans les relations entre G&C et l'AOT, peut-être faudrait-il l'étendre aux relations avec le gestionnaire délégué.

**Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?**

☐ Oui ☐ Non

**Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?**

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?**

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?**

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?**

☐ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

### **2.3 Dispositions transitoires**

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

---

### **Thématique 16 – Dispositions transitoires**

***Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?***

☐ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

---

## Consultation publique - **Contribution de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP)**

### **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**

Début : 4 septembre 2020

Fin : 18 septembre 2020

---

#### **Contexte**

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

#### **Objet et modalités de la consultation publique**

**Eu égard aux enjeux s'attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, l'Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d'application dont elle est saisie.**

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

## **Contribution UTP**



**Compte tenu de la date à laquelle l’Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l’Autorité se voit contrainte d’imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu’elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l’Autorité sur ce sujet jusqu’au 18 septembre 2020 par mail à l’adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l’Autorité, dans un souci de transparence, publiera l’intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l’exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu’ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l’Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l’Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l’Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s’exprimer sur d’autres aspects.

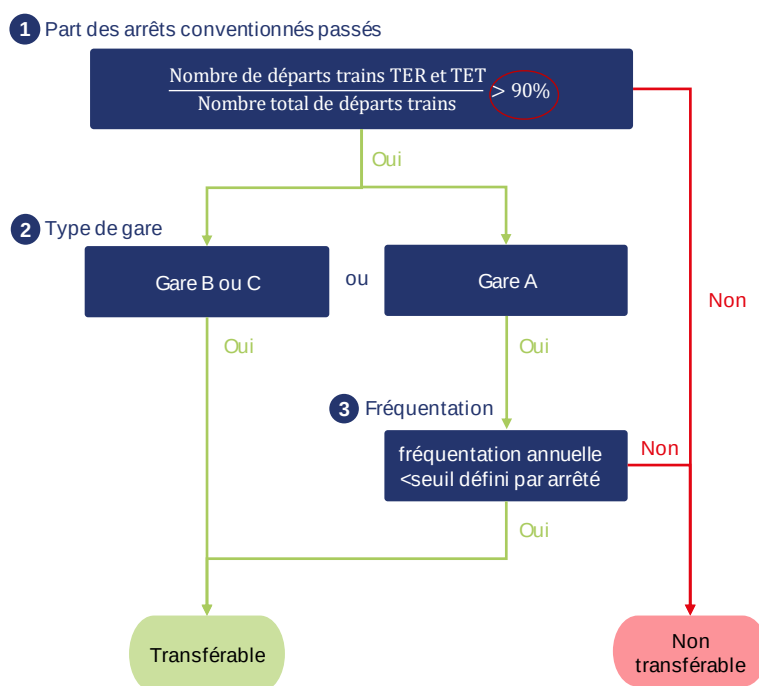
### I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

#### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### **1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »**

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

#### ***Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret***

***Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?***

☒ **Oui**   ☒ **Non**

**Critère le plus pertinent, lisible et facile à estimer.**

**En complément, certains adhérents estiment qu'une possibilité de déléguer certaines gares d'intérêt régional qui ne répondent pas à ce critère quantitatif, sur la base de critères plus qualitatifs mis en œuvre par G&C et l'AO en fonction des réalités opérationnelles, pourrait également faire sens.**

**Les adhérents de l'UTP soulignent également l'importance de coordonner ce dispositif, avec celui de l'article 172 de la LOM qui prévoit la possibilité d'un transfert de gestion de l'infrastructure ferroviaire pour les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferroviaire national.**

***Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**

**Saisissez ici un complément de réponse.**

***Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?***

**Cf. réponse ci-dessus.**

#### ***Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère***

***Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**

***Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?***

**Si plusieurs titulaires de contrat de service public, il convient de considérer les services dans leur globalité. Si plusieurs AO, leur coordination est nécessaire pour éviter la multiplication des interfaces (cf. questions ci-dessous relatives aux gares multi-AOT).**

#### ***Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère***

***Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?***

☐ Oui ☒ Non

Par souci de simplicité et difficulté à estimer de façon fiable le plan de transport prévisionnel, sauf cas exceptionnel de réouverture de ligne.

### 1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

#### Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif

*Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?*

☒ Oui ☐ Non

Il répond à un nécessaire besoin de lisibilité.

*Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?*

La question est pertinente mais ce seuil d'exclusion est difficile à évaluer.

*Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?*

☒ Oui ☐ Non

La réponse dépend du seuil mais, sous réserve que celui-ci ne soit pas trop élevé.

*En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?*

☒ Oui ☐ Non

Il est nécessaire d'articuler les critères de classification des gares et d'éligibilité au présent dispositif, afin ne pas multiplier les cas de figure, aux fins de lisibilité.

*Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?*

Cf. réponse ci-dessus.

*Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?*

**Pas de limites au regard des critères d'éligibilité, sous réserve du seuil défini par arrêté qui pourrait faire entrer dans le dispositif des gares nationales présentant des enjeux concurrentiels importants.**

### **1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux**

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « *certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial* ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

#### ***Thématique 5 – Gares multi-AOT***

***Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☐ Non **L'UTP considère que ce sujet relève des AOT.**

***Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?***

☐ Oui ☐ Non **L'UTP considère que ce sujet relève des AOT.**

***En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-elle des remarques de votre part ?***

☐ Oui ☐ Non **L'UTP considère que ce sujet relève des AOT.**

### **1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps**

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

---

#### ***Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention***

***Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?***

☐ Oui ☒ Non **La stabilité du dispositif dans le temps est indispensable.**

***De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non **La stabilité du dispositif dans le temps est indispensable.**

***Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non **Les changements de périmètre en cours de contrat de service public ne sont pas souhaitables.**

---

### **1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. « l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- b. dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- c. l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;
- d. la gestion des objets trouvés en gare ;
- e. la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;

- f. la gestion et la prévention du risque incendie ;
- g. l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. « le nettoyage de la gare ;
- i. la sécurisation et le gardiennage de la gare ;
- j. la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- k. la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;
- l. la maintenance lourde des installations ;
- m. la gestion et la programmation des investissements. »

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats ».

### Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

Le périmètre des missions, qu'elles relèvent du champ des missions obligatoirement incluses (bloc 1 – exploitation) ou déléguables de manière facultative (bloc 2 - investissements), ainsi que leur articulation, doit être définis précisément dans la convention. En effet, la liste ci-dessus n'est pas exhaustive ; en outre certaines missions apparaissant dans le bloc 1 (comme la sécurité incendie et la gestion des plans de prévention) peuvent être liées aux caractéristiques et à l'état des équipements ou aux investissements (donc à des missions du bloc 2).

**Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?**

☒ Oui ☐ Non

Le principe d'un socle de base est pertinent et nécessaire. La convention AO-G&C devra veiller à la bonne articulation des deux blocs de missions.

**Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?**

☐ Oui ☒ Non

Dès lors que le périmètre de délégation est bien défini - c'est-à-dire répondant à la logique initiale d'une rationalisation économique par le regroupement des missions de transporteur et de gestionnaire de gares dans les gares régionales. Dans tous les cas, il est important d'assurer une

cohérence entre l'exercice des missions et les responsabilités qui en découle.

*De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?*

☐ Oui ☒ Non

Le périmètre des missions, qu'elles relèvent du champ des missions obligatoirement incluses (bloc 1 – exploitation) ou déléguables de manière facultative (bloc 2 - investissements), ainsi que leur articulation, doit être définis précisément dans la convention. En effet, la liste ci-dessus n'est pas exhaustive ; en outre certaines missions apparaissant dans le bloc 1 (comme la sécurité incendie et la gestion des plans de prévention) peuvent être liés aux caractéristiques et à l'état des équipements ou aux investissements (donc à des missions du bloc 2).

*En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?*

☒ Oui ☐ Non

C'est à la convention d'être suffisamment exhaustive et d'assurer l'articulation entre les missions (tenant compte de l'interaction entre les maintenance légère et lourde notamment).

---

### *Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination*

*La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?*

☐ Oui ☒ Non

Dès lors que les critères d'éligibilité permettent d'exclure la majorité des gares présentant des enjeux concurrentiels importants.

*Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ? Si oui, lesquelles ?*

☐ Oui ☒ Non

Dès lors que les critères d'éligibilité permettent d'exclure la majorité des gares présentant des enjeux concurrentiels importants.

---

***Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs***

***La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?***

☒ **Oui**   ☒ **Non**

**Cette notion pourrait s'interpréter au regard de l'ensemble des gares de la ou des lignes concernées à l'exception des points de raccordement avec le reste du réseau (nœuds ferroviaires) et doit être complétée par la typologie des gares (exemple : haltes ou gares avec personnel).**

***Comment la comprenez-vous ?***

**Il s'agit d'éviter d'ajouter des discontinuités de gestion résultant de l'application du dispositif, outre celles imposées par les critères d'éligibilité.**

***Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**

**Cette notion pourrait s'interpréter au regard de l'ensemble des gares de la ou des lignes concernées à l'exception des points de raccordement avec le reste du réseau (nœuds ferroviaires) et doit être complétée par la typologie des gares (exemple : haltes ou gares avec personnel).**

---

**II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES**

**2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares**

**2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare**

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

*« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;*

*2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non*

*discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;*

*3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;*

*4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;*

*5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;*

*6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »*

---

### **Thématique 10 – Contenu de la convention**

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☒ **Oui**   ☐ **Non**

**Une convention entre l'AO et G&C doit être établie pour définir les périmètres et responsabilités attachées à l'ensemble des missions transférées, qu'elles relèvent du bloc 1 (obligatoirement transférées) ou du bloc 2 (dont la délégation est facultative).**

---

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

---

***Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention***

***Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?***

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :***

***- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?***

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?***

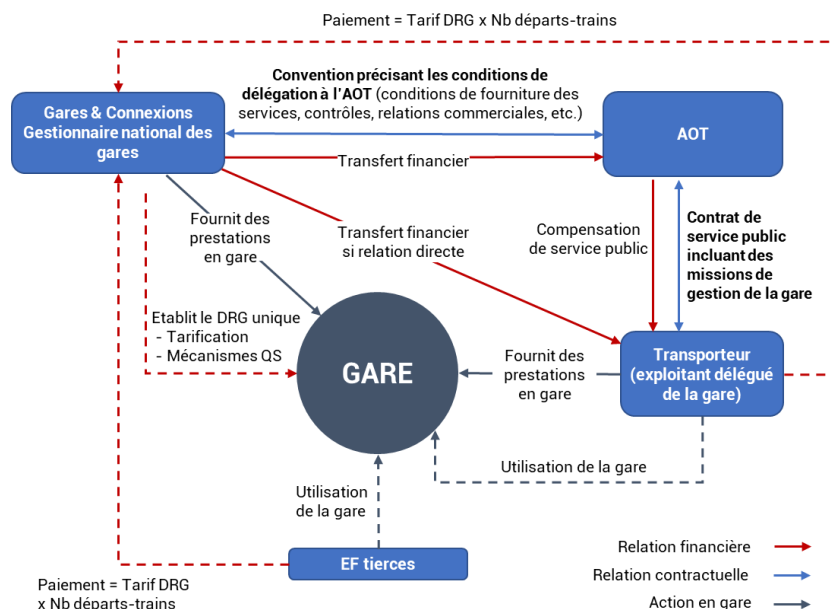
☒ Oui ☐ Non **Le périmètre des contrats concernés peut ne pas se recouper exactement avec le périmètre objet du transfert : il conviendra donc d'anticiper cette situation et d'en préciser les modalités de traitement dans les conventions qui régiront les relations entre les acteurs**

---

**2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure**

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

### Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application



#### Thématique 12 – Schéma contractuel

Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?

☐ Oui ☒ Non

La relation contractuelle AOT/G&C, AOT/ transporteurs doit être systématique sur tous les sujets, et pas seulement les relations financières.

Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?

☐ Oui ☒ Non

Le schéma, tel que synthétisé par l'ART, rend compte d'une très grande complexité des interactions rendant utile une clarification des responsabilités respectives des acteurs, allant jusqu'à la tarification et aux modalités d'accès en gare.

Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?

La convention doit la clarifier.

La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?

☒ Oui ☒ Non

Oui la mise en œuvre du dispositif à des gares « monotransporteurs » devrait permettre de mettre en place des organisations optimisées regroupant des missions de transporteur et de gestionnaire de gares dans les gares régionales, en accord avec l'objectif initial du décret.  
Non, si le dispositif est trop complexe et aboutit in fine à des coûts contractuels et transactionnels disproportionnés au regard des gains attendus dans des gares aux enjeux concurrentiels limités. Des relations contractuelles précises pour l'ensemble des missions (blocs 1 et 2) sont donc indispensables.

*Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?*

☒ Oui ☐ Non

En cas de coûts contractuels et transactionnels disproportionnés ; en cas d'instabilité du dispositif dans le temps.

*S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?*

La relation contractuelle AOT/G&C, AOT/ transporteurs doit être systématique, quelles que soient les missions déléguées.

### **2.1.3. Durée de la convention**

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

---

#### ***Thématique 13 – Durée de la convention***

***La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?***

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?***

☒ Oui ☐ Non L'essentiel est de ne pas remettre en cause l'éligibilité au dispositif au cours du contrat de service public.

---

## **2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités**

### **2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part**

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

---

### *Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares*

*Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?*

☐ Oui ☐ Non

**Non tant qu'il s'agit de délégation partielle (bloc 1).**

**En cas de délégation intégrale des missions de gestion des gares (blocs 1 et 2), la question nous semble se poser juridiquement de savoir qui sera considéré comme l'exploitant des gares concernées.**

*De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?*

**Au-delà des conventions, il est nécessaire de mettre en cohérence le processus global (notamment la standardisation des délais de fourniture des informations permettant d'établir les tarifs).**

*Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?*

**Au-delà des conventions, il est nécessaire de mettre en cohérence le processus global (notamment la standardisation des délais de fourniture des informations permettant d'établir les tarifs).**

*Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?*

**Le champ des données nécessaires à la tarification et leur granularité doivent être définies en amont, et leur stabilité assurée dans le temps.**

*Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?*

☐ Oui ☒ Non

**Saisissez ici un complément de réponse.**

### 2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;
- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

---

#### *Thématique 15 – Rôles et responsabilités*

*Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?*

☒ Oui ☐ Non

Dès lors que la convention clarifie les relations entre les acteurs dans le cas d'une délégation partielle de missions (bloc 1), les rôles et responsabilités de chacun devraient être définis.  
En cas de délégation intégrale des missions de gestion des gares (blocs 1 et 2), l'articulation des rôles et responsabilités de chacun des acteurs paraît plus complexe à appréhender.

*Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?*

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

*Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?*

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

*Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?*

☒ Oui ☐ Non

Si le dispositif aboutit à des coûts contractuels et transactionnels disproportionnés au regard des gains attendus dans des gares aux enjeux concurrentiels limités.

*Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?*

☒ Oui ☐ Non

L'objet principal du dispositif vise l'efficacité économique et la prise de responsabilité des Régions, sans pour autant faire obstacle au principe de non-discrimination, dont l'ART veillera au bon respect.

### **2.3 Dispositions transitoires**

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

---

#### ***Thématique 16 – Dispositions transitoires***

***Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?***

☒ **Oui**

☐ **Non**

**Cette disposition est utile et en cohérence avec d'autres dispositions du même type prises dans le cadre de la loi Nouveau Pacte ferroviaire.**

## Remarques sur le projet de décret Gares ferroviaires de voyageurs

### La définition du périmètre des gares éligibles au transfert de compétences

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts.

Cette règle soulève plusieurs questions :

- La notion de « gare ferroviaire de voyageurs » n'est pas définie. Or, selon les territoires, les caractéristiques d'une gare varient fortement. Transdev s'interroge sur la possibilité d'appliquer le décret à un ensemble de situations hétérogènes : faut-il prévoir des dispositions spécifiques à certaines territoires tels que l'Ile de France ou les Métropoles par exemple ou à certaines gares selon leur fréquentation ?
- Transdev s'interroge également sur les services à prendre en compte pour apprécier le nombre total d'arrêt : les services ferroviaires, régulés ou conventionnés, les services routiers de substitution, les services routiers réguliers organisés par l'AO régionale, etc. ?

### La définition du périmètre géographique de la mise en œuvre du dispositif

Le projet de décret prévoit que les prestations déléguées doit être assurée « sur un **ensemble cohérent et continu de gares** de voyageurs ». Transdev s'interroge sur cette notion et sur sa compatibilité avec le critère prévu pour déterminer l'éligibilité d'une gare en fonction de la proportion des services ferroviaires la desservant.

Des précisions doivent être apportées afin de clarifier le périmètre du dispositif.

En particulier, cet ensemble cohérent peut être assimilé à la notion de ligne qui correspond à la granularité des appels d'offres. Mais cette notion peut aussi être entendue au sens économique permettant à une AOT de disposer d'un certain volume de gare pour rationaliser la gestion des fournisseurs. Par exemple pour la maintenance des équipements.

### La possibilité de choisir parmi les compétences transférables et la définition du champ des prestations obligatoires

Le projet de décret distingue les prestations obligatoirement transférables à l'AO des prestations facultatives.

Ces dispositions soulèvent deux remarques en particulier :

- D'une part, Transdev n'est pas favorable à la mise en œuvre d'un transfert de compétences « à la carte », qui contribue à multiplier les situations hétérogènes et renforce le manque de lisibilité. En outre, l'ouverture à la concurrence et la multiplication des acteurs ne fera qu'accentuer la complexité de la situation. La constitution d'un seul bloc de compétence obligatoirement transférable en cas de mise en œuvre de l'article L2121-17-4 du code des transports semble ainsi plus adaptée.
- D'autre part, la liste des compétences obligatoires devrait être complétée afin d'intégrer les compétences considérées comme facultatives, pourtant essentielles pour assurer une gestion efficace et optimisée des gares de voyageurs :
  - le nettoyage de la gare
  - la sécurisation et le gardiennage de la gare
  - la maintenance légère des équipements et installations de la gare,
  - la mise à disposition des espaces et locaux
  - la maintenance lourde des installations (ascenseurs par exemple)

En outre, la gestion des réclamations « usagers » pourrait figurer parmi les compétences transférables

En revanche, concernant la gestion et la programmation des investissements, il pourrait être opportun de maintenir cette compétence à la charge du gestionnaire des gares.

#### **Focus sur les équipements en gare**

Les gares sont des lieux de passage importants dans lesquels les **équipements** jouent un **rôle essentiel**. Les équipements de vente, de validation et d'information sont cruciaux dans la **gestion des flux**, la **maîtrise des recettes** et plus généralement la **qualité de service globale**.

En zone dense notamment, la gestion de la gare ne peut pas se faire sans la gestion des équipements de vente et de validation. De la même manière la qualité des informations voyageurs est au cœur du parcours client. Ces **équipements doivent faire l'objet d'une attention particulière** du législateur. En particulier Transdev pense qu'il est important que les AOT puissent

prendre en main leur stratégie de distribution, de validation et d'information en toute indépendance de l'opérateur de gare. Cela permet de garantir la **multimodalité des informations** et la **performance** des équipements.

Le projet de décret semble **exclure** du champ des compétences transférables la gestion des équipements de **l'information collective, comme les panneaux d'affichage**. Transdev **souhaite souligner que le gestionnaire de gare délégué doit impérativement pouvoir gérer l'information voyageur en situation normale et perturbée, en particulier afin d'assurer le respect des principes d'égalité de traitement et de non-discrimination entre les EF**

### **Les modalités de conventionnement avec le gestionnaire des gares**

Le projet de décret prévoit que la convention organisant le transfert des compétences sera conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares avant l'attribution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs incluant des prestations fournies pour le compte des gestionnaires des gares. Il dresse par ailleurs la liste des conditions de mise en œuvre de la décision de l'AO devant figurer dans cette convention.

Or la convention, en définissant largement les modalités de mise en œuvre du dispositif, y compris et notamment les engagements quantitatifs et qualitatifs ainsi que les relations commerciales et financières entre les Parties, ne reconnaît pas le rôle du futur gestionnaire de gare délégué et ne lui permet pas de disposer de la marge de manœuvre nécessaire à l'évolution des modalités d'exploitation en faveur d'une gestion optimisée.

En d'autres termes, le transfert de compétence n'aura que peu d'impact sur les modalités de gestion et d'exploitation de la gare ainsi que sur le coût de gestion dès lors que le futur gestionnaire ne pourra pas négocier les conditions de sa prestation.

Par ailleurs, les dispositions sur la durée de la convention mériteraient d'être précisées et adaptées. En effet, dès lors que le point de départ des contrats de service public de transport sont fluctuants, il ne semble pas opportun de se baser sur « le contrat le plus long » pour déterminer la durée de la convention de transfert.

Enfin, le projet de décret semble limiter le champ des acteurs susceptibles de pouvoir gérer une gare aux entreprises ferroviaires, ce qui ne permet pas de favoriser le développement de la concurrence et l'accès au marché. Transdev considère ainsi qu'une entreprise devrait pouvoir assurer des missions de gestion de gare déléguée, sans pour autant assurer l'exploitation du réseau. Cette proposition est de nature à favoriser une gestion transparente et non discriminatoire

A cet égard, Transdev souhaite rappeler que les gares ne doivent plus être considérées uniquement comme des haltes ferroviaires. Les gares sont aujourd'hui au centre des métropoles et des moyennes ou petites villes de véritables carrefours de la mobilité. La dimension multimodale impose une réflexion sur l'indépendance des opérateurs vis-à-vis des différents modes. Le cas particulier de la SNCF ou de ses filiales doit être considéré dans ce sens. La résistance vis-à-vis de la diversité modale est un frein important à l'essor d'une mobilité organisée et multimodale.

Par ailleurs le transfert de gestion de Gares et Connexions vers SNCF Voyages n'est peut-être ni dans l'esprit ni dans la lettre des volontés Européennes en matière d'ouverture à la concurrence. Les gares ainsi subdéléguées à SNCF Voyages pourraient ainsi se retrouver intégralement dans le groupe SNCF.

### **Autres points :**

Le projet de décret aborde le cas des gares multi-AOT. Transdev relève que les dispositions semblent adaptées aux gares impliquant plusieurs AO régionales. En revanche, le cas des gares d'intérêt régional desservies par des services TER et TET, impliquant donc des Régions et l'Etat, mériterait d'être clarifié.

En ce sens, Transdev propose de préciser que, lorsqu'une gare éligible au transfert de compétence est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AO, la décision de mise en œuvre du dispositif prévu à l'article 2121-17-4 du code des transport appartient à l'AOT Régional dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare.

## Consultation publique - **Contribution du Syndicat UFCM CGT Limoges**

### **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**

Début : **4 septembre 2020**

Fin : **18 septembre 2020**

---

#### **Contexte**

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport

---

1

L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

2

Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d’ores-et-déjà engagé des phases préalables à l’attribution des contrats de service public après appel d’offres.

**Objet                    et                    modalités                    de                    la                    consultation                    publique**

**Eu égard aux enjeux s’attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l’article L. 2121-17-4 du code des transports, l’Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d’application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l’Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l’Autorité se voit contrainte d’imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu’elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l’Autorité sur ce sujet jusqu’au 18 septembre 2020 par mail à l’adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l’Autorité, dans un souci de transparence, publiera l’intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l’exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu’ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l’Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l’Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l’Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s’exprimer sur d’autres aspects.

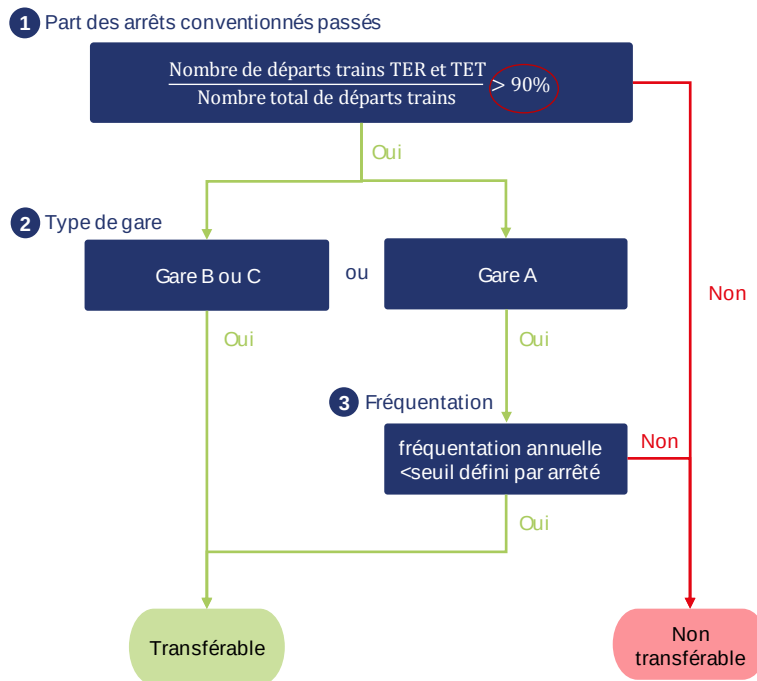
1. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

2. Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

**Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif**



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

#### *Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret*

*Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?*

☐ Oui ☒ Non A l'origine le législateur a poussé SNCF à créer une filiale Gares & Connexions afin de garantir une neutralité d'accès pour toutes les entreprises ferroviaires. Il n'y a donc pas lieu de mettre en place des règles pour exclure Gares & connexions de l'exploitation des gares.

*Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?*

☐ Oui ☒ Non A l'origine le législateur a poussé SNCF à créer une filiale Gares & Connexions afin de garantir une neutralité d'accès pour toutes les entreprises ferroviaires. Il n'y a donc pas lieu de mettre en place des règles pour exclure Gares & connexions de l'exploitation des gares.

*Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?*

Une seule entreprise publique pour gérer les gares.

#### *Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère*

*Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?*

☐ Oui ☒ Non A l'origine le législateur a poussé SNCF à créer une filiale Gares & Connexions afin de garantir une neutralité d'accès pour toutes les entreprises ferroviaires. Il n'y a donc pas lieu de mettre en place des règles pour exclure Gares & connexions de l'exploitation des gares.

*Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?*

Non.

#### *Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère*

*Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

### 1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

#### *Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif*

*Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?*

☐ Oui ☒ Non A l'origine le législateur a poussé SNCF à créer une filiale Gares & Connexions afin de garantir une neutralité d'accès pour toutes les entreprises ferroviaires. Il n'y a donc pas lieu de mettre en place des règles pour exclure Gares & connexions de l'exploitation des gares.

*Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?*

Toutes les gares doivent être gérées par la même entité quelque soit leur dimension ou fréquentation.

*Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?*

Toutes les gares doivent être gérées par la même entité quelque soit leur dimension ou fréquentation.

*Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?*

Toutes les gares doivent être gérées par la même entité quelque soit leur dimension ou fréquentation.

---

### 1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « *certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial* ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

---

#### Thématique 5 – Gares multi-AOT

***Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non

Toutes les gares doivent être gérées par la même entité quelque soit leur dimension ou fréquentation. Le découpage géographique multi AOT fabrique une usine à gaz dans la gestion du trafic ferroviaire. Le gestionnaire des gares doit rester neutre et de fait ne peut être une entreprise de transports ferroviaires mais doit être au sens du législateur une entité indépendante dédiée. Sauf si le législateur a volonté de remettre en place un monopole public de transports ferroviaires, quel sens aurait cette décision : donner une structure rentable à un consortium privé ? Il est donc nécessaire de laisser la gestion des gares à Gares & Connexions

***Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?***

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

***En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-elle des remarques de votre part ?***

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

---

#### 1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

---

##### *Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention*

*Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?*

☐ Oui ☒ Non La gare doit être gérée par Gares & Connexions.

*De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?*

☐ Oui ☒ Non La gare doit être gérée par Gares & Connexions..

*Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?*

☐ Oui ☒ Non La gare doit être gérée par Gares & Connexions..

---

### 3. Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. « l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;
- b. dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- c. l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;
- d. la gestion des objets trouvés en gare ;

- e. *la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;*
- f. *la gestion et la prévention du risque incendie ;*
- g. *l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »*

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. *« le nettoyage de la gare ;*
- i. *la sécurisation et le gardiennage de la gare ;*
- j. *la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- k. *la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;*
- l. *la maintenance lourde des installations ;*
- m. *la gestion et la programmation des investissements. »*

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « *sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats* ».

---

#### ***Thématique 7 –Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative***

***Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?***

**X Oui ☐ Non**

Dans un souci d'économie d'échelle et de facilité de gestion, il est nécessaire que seule la structure Gares et connexions gestionnaire/exploitante des gares soit en responsabilité pour l'ensemble des prestations. L'expérience nous montre que plus on multiplie les prestataires plus on dilue les responsabilités. Dans tous les cas en optant pour des prestataires multiplie, le législateur organise la désorganisation et aura l'assurance d'un service inefficace. Tous les cas de figures sont impossibles à lister à l'avance, il y aura des loupés dont personnes ne s'occupera. Un seul gestionnaire assurera la responsabilité unique et indiscutable du gestionnaire.

***Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?***

**☐ Oui X Non**

Saisissez ici un complément de réponse.

*Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?*

☒ Oui ☐ Non

L'ensemble .

Dans un souci d'économie d'échelle et de facilité de gestion, il est nécessaire que seule la structure Gares et connexions gestionnaire/exploitante des gares soit en responsabilité pour l'ensemble des prestations. L'expérience nous montre que plus on multiplie les prestataires plus on dilue les responsabilités. Dans tous les cas en optant pour des prestataires multipliés, le législateur organise la désorganisation et aura l'assurance d'un service inefficace. Tous les cas de figures sont impossibles à lister à l'avance, il y aura des loupés dont personnes ne s'occupera. Un seul gestionnaire assurera la responsabilité unique et indiscutable du gestionnaire.

*De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?*

☒ Oui ☐ Non

Pas besoins de préciser avec un prestataire unique.

*En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?*

☒ Oui ☐ Non

Pas besoins de préciser avec un prestataire unique.

---

#### *Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination*

*La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?*

☒ Oui ☐ Non

C'est en ce sens que le législateur a voulu éclaté la SNCF afin d'avoir des entités pouvant assurer les missions communes en gardant le monopole public et assurer une neutralité.

*Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ? Si oui, lesquelles ?*

☒ Oui ☐ Non

B à M.

---

---

### Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs

La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

Comment la comprenez-vous ?

Je ne la comprends pas.

Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

---

4. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES

5. Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares

#### 2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;

2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;

3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;

5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;

6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »

---

### **Thématique 10 – Contenu de la convention**

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☒ **Oui**   ☐ **Non**

Ce décret complexifie sans commune mesure un système déjà complexe. Ce mode de fonctionnement aura pour conséquences une augmentation des coûts pour le voyageurs de part l'ajout de mission de contractualisation, reporting, ... pour que les prestataires rendent des comptes. Un prestataire unique sur l'ensemble du RFN est la seule solution acceptable. Avec un contrôle de la qualité de service par audit ponctuel

---

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire des gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

### ***Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention***

***Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**

Ces dispositions ouvrent la porte aux conflits d'intérêts et à la corruption. Les consortiums privés du BTP vont se porter candidat dans le cadre de la gestion des gares. Le fait de leur laisser le choix des investissements de développement et de fait il favoriseront les extensions pour faire fonctionner leur filiale ou maison mère de BTP/immobilier . Sauf une volonté du législateur de favoriser ce type de pratique, il est inconcevable de mettre en place un tel système. D'où l'importance de laisser la gestion des gares à une entité publique par définition neutre et sans intérêt financier et lucratif.

***Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :***

***- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?***

☐ **Oui**   ☒ **Non**

Une seule entité publique pour la gestion.

***- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?***

☐ **Oui**   ☒ **Non**

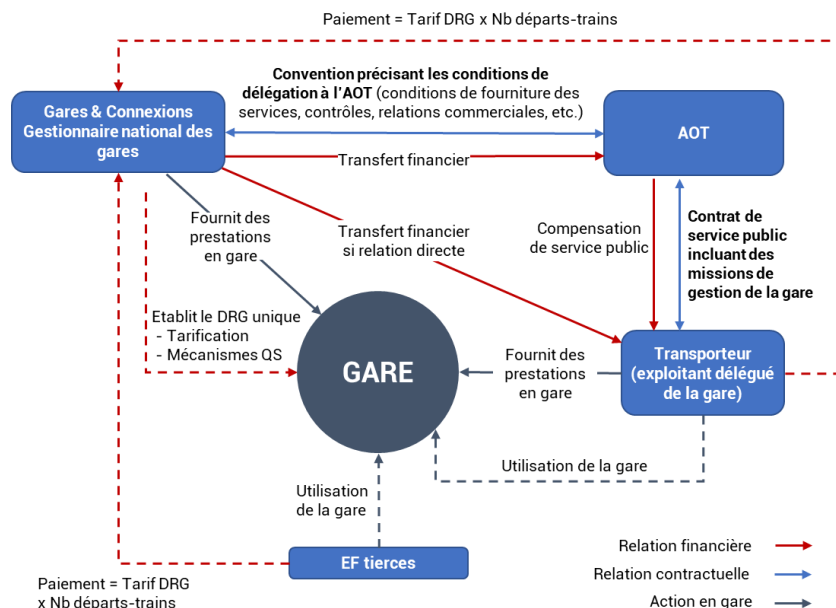
Une seule entité publique pour la gestion.

---

#### **2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure**

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

**Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application**



## Thématique 12 – Schéma contractuel

Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?

☐ Oui ☒ Non

Non, il y a nécessité de maintenir une péréquation nationale sur la tarification, de fait cette tarification doit être pilotée par l'état via une entité publique.

Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?

☒ Oui ☐ Non

nécessité de maintenir une péréquation nationale sur la tarification, de fait cette tarification doit être pilotée par l'état via une entité publique.

Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?

Absence de régulation, explosion des tarifications en fonction de l'attrait d'une gare, corruption, conflit d'intérêt, explosion des prix pour les voyageurs. Abandon de certaines gares qui ne présenteraient pas un atout capitalistique

La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?

☒ Oui ☐ Non

Une seule entité publique sur le territoire responsable de l'ensemble

des prestations et investissements.

*Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?*

☒ **Oui** ☐ **Non**

Dissolution des responsabilités, oubli de missions dans les contrats entraînant des dysfonctionnements, création de missions spécifiques à la contractualisation et au reporting n'entraînant aucune plus value dans la production.

*S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?*

Mettre sous contrôle de la population et des usagers les relations financières.

---

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

---

#### *Thématique 13 – Durée de la convention*

*La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?*

☒ **Oui**   ☐ **Non**   En maintenant une gestion unique par Gares & Connexions cette question n' a plus lieu d'être.

*Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?*

☐ **Oui**   ☒ **Non**   En maintenant une gestion unique par Gares & Connexions cette question n' a plus lieu d'être..

---

### 6. L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités

#### 2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

### Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

### La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

---

#### ***Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares***

***Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**   Saisissez ici un complément de réponse.

***De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?***

Comme tout texte réglementaire, c'est difficilement compréhensible pour une personne qui n'est pas habitué des textes législatifs. Après l'avoir lu trois fois, je n'ai toujours pas bien compris !!!

***Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?***

Non, ma compréhension du décret m'a fait penser qu'il y avait une volonté de diluer entre différentes structures les missions, j'ai donc compris que le gestionnaire des gares ne serait pas l'exploitant unique !!!! A priori il ne fallait pas le comprendre comme cela.

***Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?***

Gares & connexions devra avoir l'ensemble des données nécessaires à une EF de transports de voyageurs pour desservir une gare. Le DRG devra reprendre tous les éléments pour qu'une EF sache dans ce document à qui s'adresser, à qui faire une réclamation, , informer ses voyageurs, ...

*Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

## 2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;
- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

### *Thématique 15 – Rôles et responsabilités*

*Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?*

☒ Oui ☐ Non Disfonctionnements du système liés à la complexification des process. Le législateur s'offusquera en cas d'incidents des disfonctionnements alors qu'il en est à l'origine par les lois qu'il a votées

*Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?*

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

*Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?*

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

## 7. Dispositions transitoires

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

---

### ***Thématique 16 – Dispositions transitoires***

***Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?***

☒ **Oui**   ☐ **Non**

Il semble que le législateur comme souvent découvre les problèmes après avoir voté une loi de manière dogmatique sans en appréhender les tenants et aboutissants. Si le travail avait été bien fait, il n'y aurait pas besoin de période transitoire. Il serait donc de bon ton de reporter l'application de la loi voire d'envisager de la réétudier « sérieusement » avant une application à al va vite qui entrainera des disfonctionnements, des procédures juridiques, ....

---

## **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.



[...]

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.



## Consultation publique **Contribution UNSA GARES & CONNEXIONS**

### **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**

Début : **4 septembre 2020**

Fin : **18 septembre 2020**

---

#### **Contexte**

Pris sur le fondement de l'article 28<sup>1</sup> de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'article 4 de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018<sup>2</sup> crée l'article L. 2121-17-4 du code des transports au terme duquel une « *autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même* ». L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que ses conditions d'application, notamment les gares et les prestations éligibles, sont définies par décret en Conseil d'État. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'examen par l'Autorité dudit projet de décret dont elle a été saisie.

Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « *une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière* », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « *gestion unifiée des gares de voyageurs* ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « *d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares* ».

Le projet de décret pris pour l'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports intervient également dans un contexte de préparation de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés par les autorités organisatrices de transport, certaines ayant d'ores-et-déjà engagé des phases préalables à l'attribution des contrats de service public après appel d'offres.

#### **Objet et modalités de la consultation publique**

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la possibilité pour le Gouvernement de recourir à une ordonnance pour « *modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares* ».

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

**Eu égard aux enjeux s'attachant à la mise en œuvre du dispositif inscrit à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, l'Autorité souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis sur le projet de décret d'application dont elle est saisie.**

**Compte tenu de la date à laquelle l'Autorité a été saisie par le ministère (10 août 2020) et du délai de deux mois, prévu par la réglementation, dans lequel elle doit émettre son avis, l'Autorité se voit contrainte d'imposer aux acteurs un délai de réponse à la consultation publique de 14 jours, ce qu'elle déplore eu égard aux enjeux attachés à ce sujet.**

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité sur ce sujet jusqu'au 18 septembre 2020 par mail à l'adresse : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leur contribution occultée de ces éléments.

Par ailleurs, l'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Enfin, si l'Autorité a organisé la présente consultation publique autour de plusieurs problématiques identifiées comme essentielles, les contributeurs demeurent libres de s'exprimer sur d'autres aspects.

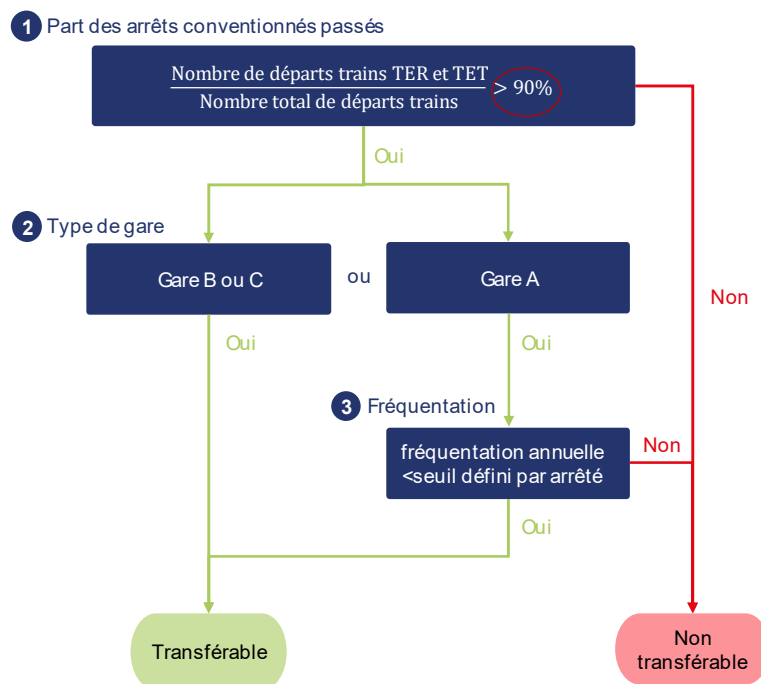
## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

L'article L.2121-17-4 prévoit qu'un décret d'application définit les gares et prestations éligibles au dispositif.

### 1.1 Concernant le périmètre des gares éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret prévoit qu'une gare entre dans le champ d'application du dispositif si les services publics de transport ferroviaire de voyageurs y représentent au moins 90 % des arrêts. Le nombre d'arrêts est calculé au regard des deux derniers horaires de service ou au regard des trois derniers horaires de services si la gare a subi de gros travaux. Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, le nombre d'arrêts est calculé au regard du plan de transport prévisionnel. Le projet de décret précise que les gares d'intérêt national (gares A) dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil défini par arrêté ministériel (à venir) ne sont pas transférables.

#### Méthodologie du projet de décret pour la détermination des gares éligibles au dispositif



### 1.1.1 Le critère lié au « nombre d'arrêts marqués dans la gare par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs »

La détermination des gares éligibles au dispositif dépend du nombre d'arrêts effectués au cours des deux ou trois derniers horaires de service. Ce calcul sera donc effectué en fonction de données historiques d'arrêts en gare, sans tenir compte des éventuelles évolutions que pourrait amener l'ouverture à la concurrence. Le décret prévoit toutefois une modalité de comptabilisation différente lorsqu'il s'agit d'une nouvelle gare, précisant qu'une telle gare sera éligible au dispositif lorsque, pour les deux horaires de service à venir et programmés au plan de transport, le même seuil de 90 % est atteint.

#### ***Thématique 1 – Pertinence du critère retenu par le projet de décret***

***Le critère du nombre d'arrêts, tous services confondus, vous paraît-il pertinent ?***

☐ Oui ☒ Non Certaines gares bénéficient de quelques arrêts TGV. Il est à craindre qu'une politique régionale sans concertation entraîne le retrait de TGV de ces gares.

***Ce critère vous paraît-il adapté compte tenu de l'évolution du marché à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ?***

☐ Oui ☒ Non Il est préférable de maintenir un opérateur des gares indépendant pour faire respecter l'équité.

***Identifiez-vous d'autres critères qui permettraient de mieux tenir compte des évolutions possibles des gares ?***

Il faut raisonner en prenant la ligne constituée de gares et non prendre les gares isolément. Il faut aussi prendre en compte le nombre de voyageurs et les recettes des commerces en gare.

#### ***Thématique 2 – Niveau du seuil retenu pour le critère***

***Estimez-vous que le seuil de 90% est satisfaisant ? Si non, quel niveau serait souhaitable ?***

☐ Oui ☒ Non 100%

***Pour calculer ce seuil, faut-il, selon vous, considérer les services de transport conventionnés dans leur globalité ou faudrait-il distinguer les différents services de transport conventionnés en fonction du titulaire du contrat de service public ?***

Il faut raisonner par contrat car les conditions peuvent évoluer dans le temps.

#### ***Thématique 3 – Modalités de calcul retenues pour l'application du critère***

***Jugeriez-vous pertinent de recourir, en tant que modalité générale de calcul, à la programmation prévisionnelle du plan de transport et pas uniquement aux données de fréquentation passées ? Si oui, dans quelle proportion et sur quel horizon ?***

☒ Oui ☐ Non 10 ans

### 1.1.2 Le cas spécifique des gares exclues d'office du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports

Le projet de décret d'application de l'article L.2121-17-4 du code des transports prévoit que sont exclues du champ d'application du dispositif les gares d'intérêt national dont la fréquentation annuelle est supérieure à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Si des gares A pourront être exclues du dispositif, le projet de décret prévoit, à l'inverse, que les gares B et C sont automatiquement considérées comme éligibles au dispositif et ce quel que soit le niveau de fréquentation de ces gares.

---

#### **Thématique 4 – Niveau du seuil et autres hypothèses d'exclusion de gares du dispositif**

**Le recours à un arrêté pour le seuil vous semble-t-il pertinent, notamment en termes de visibilité sur le futur ?**

☒ Oui ☐ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**Quel seuil d'exclusion du champ d'application du dispositif vous apparaîtrait pertinent ? À quel niveau devrait-il, selon vous, être fixé ?**

Les gares au trafic ponctuellement important (forte saisonnalité)

**Vous semble-t-il pertinent d'appliquer ce seuil aux seules gares d'intérêt national comme le prévoit le projet de décret ?**

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

**En ce sens, la classification d'une gare en catégorie A, B ou C vous apparaît-elle pertinente pour déterminer l'éligibilité d'une gare au dispositif ?**

☐ Oui ☒ Non Pour prendre en compte la saisonnalité

**Identifiez-vous d'autres caractéristiques plus pertinentes pour déterminer cette éligibilité ?**

Saisissez ici votre réponse.

**Jusqu'à quel point et/ou dans quelles limites, estimez-vous que le dispositif est adapté aux gares empruntées par différents services et entreprises ferroviaires, en particulier dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ?**

Le risque réside dans le fait que la concurrence ne se présentera que sur les segments porteurs ce qui aura pour conséquence de réduire mécaniquement l'offre sur les segments moins porteurs. Au final, le ferroviaire y perdra.

---

#### **1.1.3 Le cas spécifique des gares multi-AOT et des services inter-régionaux**

L'article L. 2121-17-4 du code des transports prévoit que, lorsqu'une AOT décide de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs, cela doit concerner « *certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial* ».

Cette disposition trouve un écho particulier s'agissant des gares empruntées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par des AOT distinctes. Les dispositions de cet article semblent notamment faire référence à des gares à la frontière d'une région mais desservies par les trains d'une autre région. À titre d'exemple, une gare comme Paris Saint Lazare est uniquement utilisée par des

services conventionnés, mais deux AOT sont concernées : la région Normandie et Île-de-France Mobilités.

Le projet de décret précise que, lorsqu'une gare éligible au dispositif est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs AOT, la décision de mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné relève de l'AOT dans le ressort territorial de laquelle se trouve la gare. Le projet de décret ne prévoit pas que l'autre AOT, c'est-à-dire l'AOT utilisatrice de la gare mais n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, soit associée à ce choix ou à ses conditions de mise en œuvre. Cet article prévoit toutefois la possibilité pour une AOT, lorsque les services qu'elle organise desservent une gare située dans le ressort territorial d'une autre AOT, de demander à cette dernière une délégation pour réaliser elle-même la gestion de cette gare. Dans ce cas, les deux AOT concluent une convention en ce sens.

---

#### **Thématique 5 – Gares multi-AOT**

***Le critère « géographique », tel que prévu par le projet de décret, vous paraît-il pertinent pour régler la situation des gares multi-AOT ? Si non, quel autre critère serait plus adapté ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non Les AOT doivent conventionner sur le sujet.

***Des modalités spécifiques complémentaires sont-elles à clarifier ?***

☐ Oui ☒ Non Saisissez ici un complément de réponse.

***En particulier, la situation de l'AOT utilisatrice de la gare n'ayant pas l'installation de service dans son périmètre géographique, laquelle n'est pas associée au choix de l'AOT, appelle-t-elle des remarques de votre part ?***

☒ Oui ☐ Non Il faut une convention.

---

#### **1.1.4 L'évolution de l'éligibilité des gares dans le temps**

Le projet de décret prévoit que l'éligibilité des gares est déterminée au moment de la notification par l'AOT au gestionnaire des gares de sa décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et qu'elle reste valable pour toute la durée de la convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares.

---

#### **Thématique 6 – L'éligibilité d'une gare au dispositif figée pour la durée de la convention**

***Selon vous, l'évolution du plan de transport ou l'arrivée d'un service librement organisé (SLO) en cours de convention justifient-ils le réexamen de l'éligibilité d'une gare au dispositif de l'article L.2121-17-4 du code des transports ? Quelles pourraient en être les conséquences pour les parties prenantes ?***

☐ Oui ☒ Non Il faut respecter la convention signée car elle engage le transporteur sur une longue durée et sécurise les investissements réalisés.

***De telles évolutions de la situation d'une gare justifient-elles, selon vous, la modification de la convention liant le gestionnaire des gares et l'AOT ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non Il faut respecter la convention.

***Cela justifie-t-il par ailleurs la modification du contrat de service public de transports ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non Il faut respecter la convention.

## **1.2 Concernant le champ des prestations éligibles au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports**

L'article 3 du projet de décret définit les prestations qui sont déléguées aux AOT, en distinguant les missions qui le sont nécessairement dès lors que l'AOT décide de recourir au dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et celles qui le sont de manière facultative.

Le projet de décret prévoit que lorsqu'une AOT décide de la mise en œuvre du dispositif, les prestations suivantes entrent obligatoirement et automatiquement dans le champ d'application du dispositif :

- a. *« l'accueil, l'information et l'orientation des passagers et du public concernant notamment les horaires et l'accès aux trains, à l'exception, le cas échéant, de l'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*
- b. *dans les gares où la réglementation l'exige, l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;*
- c. *l'ouverture et la fermeture de la gare en vue d'assurer l'accès des passagers, du public, des personnels et des prestataires des transporteurs et d'autres opérateurs présents en gare, aux installations aménagées pour la réception des passagers et du public, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments ;*
- d. *la gestion des objets trouvés en gare ;*
- e. *la vérification du bon état de fonctionnement et de la propreté des équipements et installations de la gare et la prise des mesures correctives, ainsi que, le cas échéant, le désherbage et le déneigement ;*
- f. *la gestion et la prévention du risque incendie ;*
- g. *l'accueil, la prise en charge et la gestion des plans de prévention des entreprises intervenant dans la gare. »*

Le projet de décret prévoit, en outre, qu'en cas d'accord entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice, le périmètre des prestations entrant dans le champ d'application du dispositif peut comprendre :

- h. *« le nettoyage de la gare ;*
- i. *la sécurisation et le gardiennage de la gare ;*
- j. *la maintenance courante des équipements et installations de la gare, à l'exception, le cas échéant, des équipements d'information collective gérée à distance par le gestionnaire des gares ;*

- k. *la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, sous réserve de la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires, de leurs personnels et de leurs prestataires ;*
- l. *la maintenance lourde des installations ;*
- m. *la gestion et la programmation des investissements. »*

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de mettre en œuvre le dispositif, les prestations entrant de façon obligatoire ou facultative dans le champ d'application du dispositif sont assurées, « *sauf dérogations convenues entre les deux parties, sur des ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs, en tenant compte des zones géographiques couvertes par les différents contrats de service public de transport de voyageurs conclus par l'autorité organisatrice, et pour toute la durée desdits contrats* ».

---

#### **Thématique 7 – Prestations éligibles de manière obligatoire ou de manière facultative**

**Les périmètres des missions obligatoirement incluses et celles pouvant être déléguées de manière facultative appellent-ils des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non

On ne peut pas dissocier ces deux types de prestations sauf à voir les coûts s'envoler.

**Le principe même de prestations obligatoires et de prestations facultatives vous semble-t-il adapté ?**

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

**Considérez-vous que certaines prestations, listées ci-avant, devraient toujours être fournies directement par le gestionnaire des gares, exploitant unique des gares en France ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?**

☒ Oui ☐ Non

Pour des questions de cohérence, synergie et fluidité.

**De manière générale, les terminologies utilisées pour qualifier ces différentes prestations vous paraissent-elles suffisamment précises ?**

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

**En particulier, les missions de « maintenance courante des équipements et installations de la gare », de « maintenance lourde des installations », ou de « gestion et programmation des investissements » vous apparaissent-elles claires en termes de définition et de périmètre ?**

☒ Oui ☐ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

---

#### **Thématique 8 – Prestations éligibles et risque de discrimination**

**La situation dans laquelle les prestations, listées ci-avant, seraient fournies par le personnel d'une entreprise ferroviaire vous paraît-elle présenter un risque de discrimination pour les autres entreprises ferroviaires utilisant la gare concernée ?**

☒ Oui ☐ Non

La solution, c'est un gestionnaire unique des gares

***Ce risque est-il particulièrement caractérisé sur certaines prestations prévues dans la liste ?  
Si oui, lesquelles ?***

☒ Oui ☐ Non    **Les services aux clients et la sécurité**

---

---

### **Thématique 9 – Application à des ensembles de gares de voyageurs**

**La notion d'« ensembles cohérents et continus de gares de voyageurs » vous paraît-elle suffisamment claire ?**

☐ Oui ☒ Non    Cette notion doit être précisée.

**Comment la comprenez-vous ?**

Ce sont des gares dont la typologie de la clientèle est la même.

**Cette disposition vous paraît-elle appropriée ?**

☒ Oui ☐ Non    Si cela renvoie à la logique de ligne dont on a parlé plus haut.

---

## **II. AUTRES MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS, RELATIVES A L'ORGANISATION DES CONVENTIONS ENTRE ACTEURS ET AU PARTAGE DES RESPONSABILITES**

### **2.1 Le dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports implique la conclusion d'une convention entre l'AOT et le gestionnaire de gares**

#### **2.1.1. Le contenu de la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire de gare**

Le projet de décret précise qu'une convention doit être conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares et que celle-ci, en cas de recours au dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4 du code des transports, définit les conditions de mise en œuvre de la décision de l'AOT, et notamment les points suivants :

*« 1° Les conditions de fourniture des prestations fournies pour le compte du gestionnaire des gares, notamment un accord sur la programmation des horaires et des périodes pendant lesquelles ces prestations sont délivrées dans chacune des gares de voyageurs visées par l'application du dispositif prévu à l'article L. 2121-17-4, en les regroupant le cas échéant suivant les parties du service de transport de voyageurs qui font l'objet de contrats de service public distincts ;*

*2° Les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'autorité organisatrice, les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture aux éventuels autres transporteurs utilisant la gare des prestations visées au 1° de cet article ;*

*3° La demande observée lors des trois derniers horaires de service arrêtés et les prévisions à trois ans relatives aux prestations visées au 1° de cet article, ainsi que les derniers coûts constatés concernant ces prestations et utilisés par le gestionnaire des gares dans la détermination des redevances des prestations régulées afférentes et divulguées dans le document de référence des gares déjà publié en application de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;*

4° Les relations commerciales et financières entre le gestionnaire des gares et l'autorité organisatrice et, à la demande de l'autorité organisatrice, entre le gestionnaire des gares et l'opérateur attributaire du contrat de service public ;

5° Les données à fournir par l'autorité organisatrice et, le cas échéant, par l'opérateur attributaire du contrat de service public, au gestionnaire des gares afin d'établir le document de référence des gares ;

6° Les modalités de concertation et de réexamen des stipulations de la convention, notamment en cas de variations significatives de la demande de prestations fournies. »

---

### **Thématique 10 – Contenu de la convention**

**Les dispositions relatives au contenu de la convention appellent-elles des remarques de votre part ?**

☐ Oui ☒ Non    Saisissez ici un complément de réponse.

---

Outre les dispositions énoncées précédemment, le projet de décret précise des règles complémentaires applicables dans certaines circonstances. Ainsi, le projet de décret prévoit que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la gestion et la programmation des investissements, la convention indique également les projets d'investissements de développement, de renouvellement et de mise aux normes concernés, ainsi que les modalités de leur financement.

Le projet de décret prévoit également que, lorsque les prestations assurées pour le compte du gestionnaire des gares incluent la mise à disposition d'espaces et de locaux à destination de concessionnaires, de commerces ou de locataires non régulés, les bénéfices nets qui en sont tirés sont conservés par l'AOT.

Le projet de décret prévoit enfin que, lorsqu'une AOT décide de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, tout ou partie des prestations visées aux points h. à m. de la section 1.2.<sup>3</sup>, les contrats conclus pour ces mêmes prestations par le gestionnaire de gares peuvent lui être transférés à sa demande. À défaut de transfert, la convention précise les modalités de prise en charge par l'AOT des éventuelles indemnités et pénalités liées à la rupture anticipée desdits contrats, dès lors qu'ils arrivent à échéance plus de deux ans après la signature de la convention.

---

<sup>3</sup> Il s'agit du nettoyage de la gare, de la sécurisation et du gardiennage de la gare, de la maintenance courante des équipements et installations de la gare, de la mise à disposition des espaces et locaux de la gare, de la maintenance lourde des installations et de la gestion et de la programmation des investissements.

---

**Thématique 11 – Dispositions complémentaires relatives au contenu de la convention**

**Les dispositions complémentaires exposées ci-dessus appellent-elles des remarques de votre part ?**

☒ Oui ☐ Non [...] 

**Avez-vous des remarques à formuler en particulier concernant les dispositions suivantes du projet de décret :**

**- le mécanisme relatif aux recettes non régulées ?**

☒ Oui ☐ Non [...] 

**- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?**

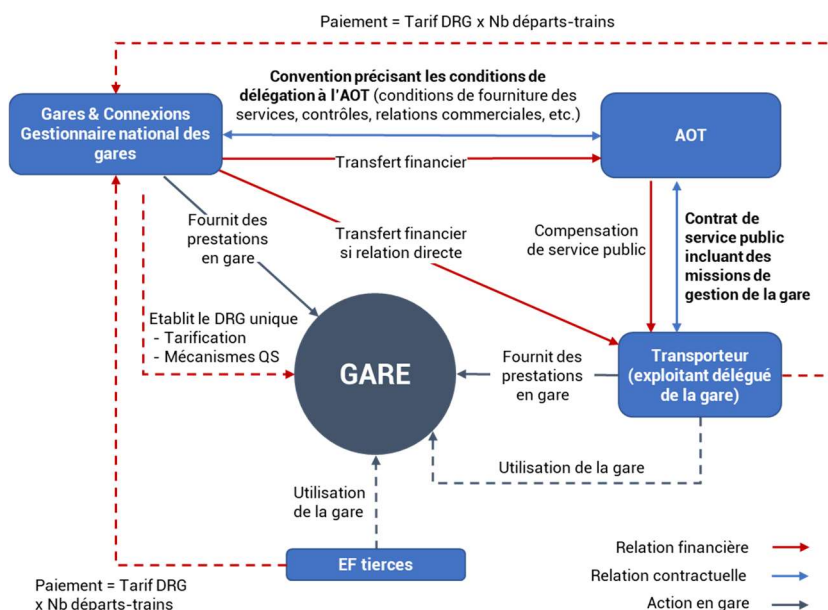
☐ Oui ☒ Non [...] 

---

**2.1.2. Le sujet spécifique des relations financières à traiter dans la convention à conclure**

Le lien financier évoqué au 4° du point précédent semble correspondre à la rémunération des missions de gestion des gares réalisées pour le compte de SNCF Gares & Connexions. Le projet de texte pose le principe selon lequel ces relations s'organisent entre l'AOT et le gestionnaire des gares au sein de la convention. Par dérogation à ce principe, le projet de texte précise que, sur demande de l'AOT, ces relations peuvent avoir lieu directement entre le gestionnaire des gares et le titulaire du contrat de service public, sans qu'aucune règle encadrant les modalités de cette négociation soit fixée.

**Schématisation de la gestion des gares de voyageurs selon le mécanisme de l'article L. 2121-17-4 du code des transports et de son projet de décret d'application**



## Thématique 12 – Schéma contractuel

Selon vous, la possibilité offerte à l'AOT de choisir les acteurs concernés par la relation financière (gestionnaire des gares, d'une part, et AOT ou titulaire du contrat de service public, d'autre part), lors de l'élaboration de la convention, est-elle satisfaisante ?

☐ Oui ☒ Non

Il n'est pas souhaitable que ce lien existe puisque les deux parties n'ont connaissance que de leur propre convention avec l'AOT.

Comprenez-vous les interactions commerciales et financières entre le gestionnaire des gares, l'autorité organisatrice et l'opérateur attributaire du contrat de service public en fonction de la relation financière retenue lors de l'élaboration de la convention de la même façon que celle exposée par l'Autorité dans la schématisation présentée ci-dessus ?

☐ Oui ☒ Non

Le législateur a voulu qu'il n'y ait qu'un seul gestionnaire de gares qui prend en charge l'intégralité des prestations de gare, pour le périmètre national, il faut respecter ce choix.

Identifiez-vous d'autres possibilités que celles listées par l'Autorité ?

☒ Oui ☐ Non

Il faut recréer une entreprise intégrée.

Quelles conséquences identifiez-vous pour les différentes parties en fonction de cette relation financière ?

Il existe un risque financier important liée à l'opacité.

La mise en œuvre du dispositif peut-elle, selon vous, aboutir à des optimisations financières et organisationnelles ? Si oui, lesquelles ?

☐ Oui ☒ Non

C'est un leurre. Le vrai risque est une baisse de la qualité de service et un surcoût des prestations.

**Identifiez-vous des risques de désoptimisation par rapport à la situation actuelle ? Si oui, lesquels ?**

☒ Oui ☐ Non CQFD

**S'agissant des relations financières entre les parties, quel serait, selon vous, le fonctionnement à privilégier ?**

Les relations actuelles sont satisfaisantes.

### 2.1.3. Durée de la convention

Le projet de décret prévoit que la convention entre le gestionnaire des gares et l'AOT est pluriannuelle et qu'elle est conclue pour une durée correspondant à la durée la plus longue des contrats de service public de transport de voyageurs attribués par l'AOT incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares. Par avenant, elle peut être prolongée en cas de prolongement du contrat de service public de transport et modifiée en cas d'attribution d'un nouveau contrat incluant la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ou de résiliation totale ou partielle des contrats de service public en cours.

---

#### ***Thématique 13 – Durée de la convention***

***La disposition relative à la durée de la convention appelle-t-elle des commentaires de votre part ?***

☒ Oui ☐ Non

La convention doit être liée aux engagements pris entre le Gestionnaire des gares et l'AOT

***Estimez-vous pertinent d'aligner systématiquement la durée de la mise en œuvre du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur la durée la plus longue des contrats de service public correspondant aux services de transport qui incluent la fourniture de prestations pour le compte du gestionnaire des gares ? Si non, quelles difficultés envisagez-vous ?***

☐ Oui ☒ Non

Saisissez ici un complément de réponse.

---

## **2.2 L'influence du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports sur le document de référence des gares de voyageurs (DRG) et les enjeux en matière de partage des responsabilités**

### **2.2.1. Lien entre la convention à conclure entre l'AOT et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et le DRG, d'autre part**

L'article 14-1 du décret n° 2003-194 prévoit que SNCF Gares & Connexions établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs (DRG), lequel précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

- Le cas du DRG déjà publié :

Le projet de décret prévoit le principe du maintien des dispositions du DRG déjà publié lorsqu'est mis en œuvre le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné. De ce fait, la décision de l'AOT n'emporte aucune conséquence sur les dispositions du DRG déjà publié et donc sur les redevances des prestations régulées pour les horaires de service correspondants, lesquels restent applicables aux gares concernées.

- Le principe du DRG unique :

Le projet de décret prévoit également que, lorsque le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné est mis en œuvre dans une gare, le gestionnaire des gares, qui demeure l'exploitant unique de cette installation de service, est tenu d'établir et de publier un document de référence relatif à la/aux gare(s) concernée(s) dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

- La communication d'informations :

En cas de décision de mettre en place le dispositif de l'article L. 2121-17-4 susmentionné, le projet de décret exige des parties qu'elles se communiquent des données dans la convention à conclure entre elles.

Tel que cela est exposé au 3° de la section 2.1.1, le gestionnaire des gares doit transmettre à l'AOT les données relatives à la demande observée au cours des trois derniers horaires de services ainsi que des prévisions à trois ans s'agissant des prestations et des coûts constatés ayant donné lieu à l'établissement des redevances.

Par ailleurs, conformément au 5° de la section 2.1.1, le projet de décret prévoit que la convention définisse les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG. Le projet de décret prévoit la possibilité que ces données soient transmises par l'AOT ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat de service public.

---

#### ***Thématique 14 – DRG et exploitant unique des gares***

***Ces dispositions du projet de décret vous semblent-elles remettre en cause le rôle de gestionnaire unique des gares de voyageurs, établissant à ce titre un DRG unique, confié à SNCF Gares & Connexions ? Pourquoi ?***

☐ Oui ☒ Non Gares & Connexions doit rester le gestionnaire unique des gares.

***De manière concrète, comment comprenez-vous l'articulation du dispositif de l'article L. 2121-17-4 du code des transports avec le DRG et, en particulier, l'élaboration de la tarification lors de la mise en œuvre du dispositif ?***

Les éléments à transmettre à Gares & Connexions pour établir le DRG unique doivent être transmis par l'AOT et non le transporteur afin d'éviter tout écart et de manière à valider l'authenticité des éléments qui entraîneront la facturation.

***Les prestations obligatoires ou facultatives pouvant être assurées pour le compte du gestionnaire de gares, listées en section 1.2, vous apparaissent-elles toutes compatibles avec le principe, prévu par le projet de décret, selon lequel le gestionnaire des gares est l'exploitant unique de l'ensemble des gares ?***

Gares & Connexions doit être l'exploitant unique des prestations obligatoires et facultatives.

***Selon vous, quelles données devront être transmises à SNCF Gares & Connexions afin de lui permettre d'établir le DRG ? À quel niveau de granularité ?***

Il faut transmettre à Gares & Connexions les prévisions de trafic et de fréquentation des gares à l'échéance de trois ans.

***Ces dispositions du projet de décret appellent-elles d'autres commentaires de votre part ?***

☒ Oui ☐ Non

Dans le projet de décret, il existe un vrai risque de spoliation du rôle de gestionnaire des gares.

## 2.2.2. Le rôle et la responsabilité des acteurs

Plusieurs articles du projet de décret précisent que, lorsqu'une AOT décide de recourir au dispositif prévu à l'article L.2121-17-4 du code des transports, les prestations sont assurées pour le compte du gestionnaire des gares.

Il est ainsi prévu que la convention à conclure entre l'AOT et le gestionnaire des gares définisse :

- les données à transmettre à SNCF Gares & Connexions pour établir le DRG ;
- les engagements quantitatifs et qualitatifs de l'AOT (le projet de décret ne fait aucune mention d'un niveau minimal de prestations et de qualité de service devant être observé pour l'ensemble des gares du territoire) ;
- les indicateurs de suivi et les moyens de contrôle par le gestionnaire des gares permettant de vérifier le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture des prestations concernées aux éventuels autres transporteurs utilisant la/les gare(s) concernée(s).

### **Thématique 15 – Rôles et responsabilités**

**Les principes et dispositions précédemment rappelées vous permettent-ils d'appréhender clairement les rôles et responsabilités de chaque acteur ?**

☐ Oui ☒ Non

La notion de gestionnaire des gares est devenue floue

**Ces éléments vous semblent-ils pertinents ?**

☐ Oui ☒ Non

Les rôles et responsabilités risquent d'être dilués.

**Avez-vous, sur ce point, des préoccupations ou inquiétudes particulières ?**

☒ Oui ☐ Non

Cette confusion risque d'être dangereuse pour la sécurité des biens et des personnes.

**Identifiez-vous des difficultés pratiques ou des conséquences induites par le dispositif ?**

☒ Oui ☐ Non

Baisse de la qualité, dilution des responsabilités, absence de coordination.

**Selon vous, les dispositions du projet de décret répondent-elles à l'objectif de la mise en place d'un accès non discriminatoire pour les autres entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la gare ?**

☐ Oui ☒ Non

De par la loi, Gares & Connexions est le garant du respect de l'équité entre les transporteurs.

## **2.3 Dispositions transitoires**

Le projet de décret prévoit que les stipulations relatives aux prestations fournies dans les gares de voyageurs pour le compte du gestionnaire des gares contractualisées dans le cadre d'une convention conclue avant le 25 décembre 2023, en application de l'article L. 2121-4 ou de l'article R. 1241-23 du code des transports, entre une AOT et SNCF Voyageurs, peuvent se poursuivre sous réserve de l'accord des deux parties susmentionnées et du gestionnaire des gares, pour chacune des gares concernées, jusqu'à la première date de changement d'exploitant des prestations de gestion ou d'exploitation des gares en application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, et au plus tard jusqu'à l'échéance de la convention.

---

### ***Thématique 16 – Dispositions transitoires***

***Cette disposition transitoire appelle-t-elles des commentaires de votre part ?***

☒ Oui ☐ Non

**En cas de rupture du contrat, il est nécessaire de questionner le gestionnaire de gares avant de réattribuer le marché à un nouveau prestataire.**