

## **Décision n° 2020-019 du 28 février 2020**

portant règlement du différend entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Voyageurs relatif à la détermination du nombre d'emplois devant être transférés en cas de changement de titulaire de lots du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs conclu entre la région et SNCF Voyageurs

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Vu le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifié relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1263-1, L. 1263-2 et L. 2121-22 ;

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et notamment son article 19 ;

Vu le décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu la demande de règlement de différend, enregistrée le 28 novembre 2019 par le pôle procédure de l'Autorité, présentée par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont le siège est situé 27 place Jules Guesde à Marseille, et les observations complémentaires enregistrées le 31 décembre 2019 et le 22 janvier 2020 ;

Vu les observations en défense enregistrées le 20 décembre 2019, le 10 janvier 2020, le 21 janvier 2020 et le 3 février 2020 présentées par SNCF Voyageurs, dont le siège est situé 9 Rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint-Denis ;

Vu la mesure d'instruction n° 1 adressée à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 23 décembre 2019 et la réponse enregistrée le 7 janvier 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 1 adressée à SNCF Voyageurs le 23 décembre 2019 et la réponse enregistrée le 13 janvier 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 2 adressée à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 17 janvier 2020 et la réponse enregistrée le 28 janvier 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 2 adressée à SNCF Voyageurs le 27 janvier 2020 et la réponse enregistrée le 4 février 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 3 adressée à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 3 février 2020 et la réponse enregistrée le 6 février 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 3 adressée à SNCF Voyageurs le 7 février 2020 et la réponse enregistrée le 12 février 2020 ;

Vu le courrier du 6 février 2020 fixant la date de clôture d'instruction au 14 février 2020 à 12 heures ;

Vu la demande formulée par SNCF Voyageurs le 14 février 2020 sollicitant du président de l'Autorité que l'audience se tienne à huis clos et le courrier du 20 février 2020 par lequel le président de l'Autorité a fait droit à cette demande ;

Vu la demande formulée par SNCF Voyageurs le 14 février 2020 sollicitant la communication du sens de la solution que le rapporteur propose d'apporter au différend et la transmission de celle-ci aux parties par courriel en date du 24 février 2020 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu lors de l'audience à huis clos du 27 février 2020 :

- les conclusions du rapporteur ;
- les observations de Maître Benoît Polderman pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- les observations de Maître Marc Sénac de Monsebernard et de Maître Aurélie Cormier Le Goff pour SNCF Voyageurs ainsi que de ses représentants ;

Vu la note en délibéré enregistrée le 28 février 2020 présentée par SNCF Voyageurs ;

Après en avoir délibéré le 28 février 2020,

## **1. FAITS ET PROCEDURE**

### **1.1. Contexte**

#### **1.1.1. Cadre juridique**

##### **a. L'ouverture à la concurrence des lignes TER**

1. L'article L. 2121-4 du code des transports prévoit que les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale sont fixées dans une convention conclue entre chaque région et SNCF Voyageurs.
2. L'article 14 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a prévu qu'à compter du 25 décembre 2023, les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs seront attribués après publicité et mise en concurrence, sous réserve des possibilités d'attribution directe prévues par la loi.

3. En outre, l'article 19 de la loi précitée a ouvert aux régions, à compter du 3 décembre 2019, la faculté de déroger aux articles L. 2121-4, L. 2121-6 et L. 2141-1 du code des transports et d'attribuer des contrats de service public de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.
4. L'article L. 2121-17-4 du code des transports permet également aux autorités organisatrices de transport (ci-après, les "AOT") 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 de les confier à un opérateur dans le cadre d'une convention de service public. Dans ce cas, l'AOT doit définir le périmètre des gares et des prestations concernées. Le transfert de gestion doit donner lieu à la signature d'une convention avec le gestionnaire des gares.
5. Les modalités du transfert des activités de gestion et d'exploitation de gares (en particulier les gares et prestations éligibles) doivent être précisées par un décret en Conseil d'Etat qui, à ce jour, n'a pas été publié.

**b. La détermination du nombre de contrats de travail devant être transférés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs**

6. L'article L. 2121-20 du code des transports détermine le cadre applicable au transfert des salariés à l'occasion de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs de la manière suivante : « *Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs ou sur des activités participant à sa réalisation, les contrats de travail en cours depuis au moins six mois à la date de notification de l'attribution du contrat de service public, des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur, dans les conditions définies aux articles L. 2121-21 à L. 2121-24. Le cas échéant, il en est de même des contrats de travail des salariés du cédant défini à l'article L. 2121-21 assurant des activités de gestion ou d'exploitation des gares de voyageurs à l'occasion de leur intégration dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs* ».
7. Par ailleurs, la méthodologie relative à la détermination du nombre d'emplois exprimés en équivalent temps plein (ci-après « ETP ») à transférer est fixée par un texte spécifique, à savoir le décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs (ci-après le « décret n° 2018-1242 »).

**• La détermination du nombre de salariés à transférer**

8. Le décret n° 2018-1242 distingue, à son article 2, trois groupements d'emplois :

| Groupements   | Catégories d'emplois correspondantes   |
|---|--|
| <b>I- Emplois concourant directement à la production (emplois concernant les activités opérationnelles nécessaires au service de transport transféré)</b> | a) Conduite ligne  |
|   | b) Autre conduite : tram-train, manœuvre, lignes locales   |
|   | c) Accompagnement train et lutte anti-fraude, sécurité ferroviaire, service aux clients à bord, sauvegarde des recettes à bord et au sol   |
|   | d) Gares : services en gare relevant du transporteur, notamment escale et vente, ainsi que, le cas échéant, les prestations relevant du gestionnaire de gare et fournis par le transporteur dans les conditions de l'article L. 2121-17-4 du code des transports |

|   |   |
|---|---|
|   | e) Maintenance courante du matériel roulant   |
| <b>II – Emplois relevant de spécialités techniques concourant indirectement à la production du service transféré (appui technique à la production du service transféré)</b> | f) Matériel : ingénierie de maintenance (suivi du matériel), organisation et planification des opérations de maintenance en concordance avec le plan transport                  |
|   | g) Traction : conception, programmation, adaptation opérationnelle  |
|   | h) Trains : conception, programmation, adaptation opérationnelle  |
|   | i) Gares : le cas échéant, les prestations relevant du gestionnaire de gare et fournis par le transporteur dans les conditions de l'article L. 2121-17-4 du code des transports |
|   | j) Exploitation : conception du plan de transport, gestion des ressources et gestion des aléas d'exploitation, traitement des incidents, coordination des différents services.  |
| <b>III- Emplois concourant indirectement aux activités du service transféré (fonctions support)</b>   | k) Ressources humaines  |
|   | l) Comptabilité et contrôle de gestion  |
|   | m) Achats   |
|   | n) Systèmes d'information   |
|   | o) Communication interne et externe   |

9. L'article 2 du décret n° 2018-1242, définit, pour chaque groupement d'emploi, la méthodologie devant être employée pour déterminer le nombre d'emplois à transférer.
10. Pour les emplois du groupement 1, le nombre d'emplois transférés est déterminé « en additionnant le temps d'affectation de chaque salarié au service transféré, incluant le temps de trajet entre le lieu principal d'affectation et le lieu de prise de service. Les heures non consacrées à la production sont réparties au prorata du temps d'affectation au sein des différents services auxquels le salarié est affecté ».

La notion de « service transféré » est définie (2° de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2018-1242) comme « le service de transport ferroviaire pour lequel survient un changement d'attributaire du contrat de service public ».

11. Pour les emplois relevant du groupement 2, le 2° du I de l'article 2 du décret n° 2018-1242 dispose que « le nombre d'emplois transférés des catégories de ce groupement est déterminé de la manière suivante, par catégorie d'emploi :
- i) le nombre d'emplois transférés déterminé au 1° est divisé par le nombre d'équivalents en emplois à temps plein travaillé des emplois concourant directement à la production des entités concernées. Ce nombre est calculé selon les mêmes modalités que celles prévues au 1° ;
  - ii) le ratio ainsi obtenu est multiplié par le nombre d'équivalents en emploi à temps plein travaillé des emplois relevant de spécialités techniques concourant indirectement à la production des entités concernées ».
12. Pour les emplois relevant du groupement 3, le 3° du I de l'article 2 du décret n° 2018-1242 dispose que « le nombre d'emplois transférés des catégories de ce groupement est déterminé de la manière suivante, par catégorie d'emploi :
- i) le ratio mentionné au i du 2° est multiplié par le nombre d'équivalents en emplois à temps plein travaillé des emplois concourant indirectement aux activités des entités concernées ;
  - ii) le nombre d'équivalents en emplois à temps plein travaillé déterminé au présent 3° ne saurait excéder dix pour cent de la somme des emplois transférés déterminés au 1° et au 2°, en veillant à une répartition équilibrée entre ces différentes catégories d'emploi ».

13. Il résulte de ce qui précède qu'une fois déterminé le nombre d'emplois devant être transférés au titre du groupement 1, il est possible de déterminer le nombre d'emplois des catégories des groupements 2 et 3 devant être transférés en appliquant le ratio mentionné aux points 11 et 12, sous réserve de disposer du nombre d'équivalents en emploi à temps plein travaillé des emplois relevant des entités concernées pour les groupements 2 et 3.

**• La procédure de détermination du nombre de salariés à transférer**

14. L'article L. 2121-22 du code des transports dispose que : « *Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé d'un commun accord par le cédant et l'autorité organisatrice dans un délai de neuf mois courant à compter de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil. (...). Ce nombre est arrêté sur la base des éléments transmis par le cédant dans un délai de six mois courant à compter du point de départ du délai mentionné au présent alinéa et selon les conditions prévues à l'article L. 2121-19* ».
15. Il résulte de ces dispositions que la fixation du nombre d'ETP est, dans un premier temps, proposée par SNCF Voyageurs (dans la mesure où il est arrêté sur la base des « éléments » transmis par celle-ci) mais doit faire l'objet d'un accord de l'AOT. Les travaux préparatoires de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire font ressortir le fait que cette rédaction visait à « *favoriser le dialogue entre les deux parties* » et à conserver « *la possibilité pour les autorités organisatrices de conduire des audits, pour s'assurer que le nombre proposé par l'opérateur sortant correspond aux besoins du service* »<sup>1</sup>.
16. La nécessité d'un accord entre les deux parties est essentielle compte tenu de l'enjeu que représente le chiffrage des emplois devant être transférés pour l'ouverture à la concurrence des services conventionnés et pour la bonne exécution de ces services. En effet, il existe un risque que l'opérateur sortant, seul détenteur des informations permettant de calculer le nombre d'emplois devant être transférés, sous-estime ses évaluations pour les ressources rares et les maximise pour les ressources les plus abondantes pour préserver sa position sur le marché. Or, toute sous-estimation ou surestimation de la part de l'opérateur sortant fait peser sur les nouveaux entrants un double risque : d'une part, celui de ne pas disposer de ressources suffisantes pour exploiter le service et/ou, d'autre part, celui de supporter des charges de personnel excessives par rapport aux résultats susceptibles d'être attendus de l'exploitation du service. Ces deux situations sont susceptibles de dissuader de nouveaux opérateurs d'entrer sur le marché et de compromettre le succès de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés. Tenant compte de l'asymétrie d'information entre le cédant et l'AOT, le législateur a laissé à cette dernière la possibilité de faire réaliser des audits et de contre-expertiser les chiffrages réalisés par SNCF Voyageurs, sur la base de l'organisation existante.
17. Par ailleurs, en cas de désaccord entre l'AOT et le cédant sur le nombre d'ETP à transférer, l'article L. 2121-22 du code des transports prévoit que l'une des parties peut saisir l'Autorité afin qu'elle règle le différend. La décision de l'Autorité, prise dans un délai de trois mois à compter de la réception de la saisine, s'impose aux parties.

---

<sup>1</sup> Rapport de M. Djebbari et de M. Cornu enregistré sous le numéro 1049 à l'Assemblée nationale et sous le numéro 560 au Sénat du 11 juin 2018.

### 1.1.2. Les faits

18. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur (ci-après, la « région ») a conclu une convention de service public de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional avec SNCF Voyageurs<sup>2</sup> le 15 mars 2019 pour la période 2019-2023 (ci-après, la « convention TER »). Celle-ci permet la mise en concurrence d'un tiers de ces lignes sans indemnisation de SNCF Voyageurs (article 66 de la convention TER).
19. Un avis de pré-information a été publié par la région au JOUE le 20 février 2019 en vue de l'ouverture à la concurrence de 2 lots représentant environ 36 % des lignes TER sur le périmètre de la région, exprimé en train-kilomètres :
  - Lot 1 : exploitation de trains interurbains Marseille-Toulon-Nice (ci-après, le « lot 1 ») ;
  - Lot 2 : exploitation de trains urbains et interurbains sur les axes Les Arcs – Draguignan – Nice – Vintimille / Cannes – Grasse / Nice – Tende (ci-après, le « lot 2 »).
20. Conformément à l'article L. 2121-22 du code des transports, SNCF Voyageurs disposait, à compter de cette date, d'un délai de six mois pour transmettre à la région les informations nécessaires à la détermination du nombre de salariés concourant directement ou indirectement à l'exploitation de ces services dans les conditions prévues par l'article L. 2121-19 du code des transports. Sur cette base, SNCF Voyageurs et la région disposaient de neuf mois (à compter de la date de publication de l'avis de pré-information), pour fixer d'un commun accord le nombre de salariés devant être transférés.
21. A l'issue d'échanges d'informations entre les parties, SNCF Voyageurs a proposé un chiffrage du nombre d'emplois devant être transférés reprenant, à quelques exceptions près, la nomenclature prévue par le décret n° 2018-1242. Elle estime, sur la base de la situation existante au sein du cédant à la date de publication de l'avis de pré-information, que [...] ETP doivent être transférés pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.
22. La région a confronté ce chiffrage avec celui qu'elle estime nécessaire pour l'exploitation des services en cause. Elle estime, d'une part, qu'en excluant le personnel « en sureffectif » qui, selon elle, ne concourrait pas au service au sens de l'article L. 2121-20 du code des transports ainsi que le personnel affecté aux gares et, d'autre part, en tenant compte de la trajectoire des ressources humaines prévue dans la convention TER, le nombre de salariés à reprendre devrait s'élever à [...] ETP pour le lot 1 et [...] pour le lot 2.

### 1.2. Demandes des parties

23. La région a saisi l'Autorité le 28 novembre 2019 d'une demande de règlement de différend dans laquelle elle demande à l'Autorité :
  - d'enjoindre à SNCF Voyageurs dans le cadre de ses pouvoirs d'instruction de lui transmettre les éléments demandés par la région et tout autre qu'elle jugerait utile à la fixation du nombre de salariés à transférer ;
  - de préciser les modalités d'application du décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;

---

<sup>2</sup> SNCF Voyageurs est venue aux droits de SNCF Mobilités le 1<sup>er</sup> janvier 2020 en application de l'article 18 de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF. Bien que la saisine de la région soit antérieure à cette date, la seule désignation de SNCF Voyageurs sera retenue dans la présente décision pour en faciliter la lecture.

- de fixer pour le lancement de la procédure de mise en concurrence le nombre de salariés à reprendre sur la base des éléments transmis par SNCF Voyageurs et par la région.

24. Dans ses écritures en défense, SNCF Voyageurs demande à l'Autorité :

- de constater que l'ensemble des éléments nécessaires à la détermination des effectifs susceptibles d'être transférés, requis au titre de l'article L. 2121-22 du code des transports et du décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 ont été transmis par SNCF Voyageurs à la région ;
- de rejeter en conséquence la demande de mesure d'instruction tendant à ce qu'il soit enjoint à SNCF Voyageurs de communiquer des informations complémentaires à la région à cet égard ;
- de constater que la méthodologie de calcul retenue par SNCF Voyageurs pour l'évaluation des effectifs « équivalents temps plein » à transférer visés par l'article L. 2121-20 du code des transports et du décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 est conforme aux prévisions légales et réglementaires ;
- d'écarter la méthodologie de calcul retenue par la région pour cette évaluation comme non conforme aux textes légaux et réglementaires, notamment en ce qu'elle ne se base pas sur la situation existante au sein de SNCF Voyageurs à la date de publication de l'avis de pré-information ;
- de fixer les effectifs à transférer à un nombre correspondant à celui calculé par SNCF Voyageurs au dernier état des échanges avec la région, soit [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.

## **2. SUR LA FIXATION DU NOMBRE DE SALAIRES DONT LE CONTRAT DE TRAVAIL SE POURSUIT AUPRES DU NOUVEL EMPLOYEUR**

### **2.1. Cadre méthodologique**

25. Le différend soumis à l'Autorité constitue la première application des dispositions du III de l'article L. 1263-2 du code des transports. Ainsi qu'il a été indiqué au point 156 de la présente décision, la question de la fixation du nombre de salariés devant être transférés dans l'hypothèse d'un changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs constitue une problématique déterminante de la réussite de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés en ce qu'elle est susceptible d'affecter la capacité de nouveaux opérateurs à exploiter le service et, par suite, de les dissuader d'entrer sur le marché. Au vu des enjeux qui s'attachent à ce sujet, l'Autorité estime nécessaire de préciser, dans le respect des dispositions du décret n° 2018-1242 susvisé, la méthodologie qu'elle entend appliquer.
26. A titre liminaire, il convient de rappeler que, lorsqu'elle se prononce dans le cadre d'un règlement de différend, l'Autorité est, en application des dispositions du IV de l'article L. 1263-2 du code des transports, tenue de prendre toutes les mesures nécessaires au règlement du différend, dans le respect des textes législatifs et réglementaires en vigueur.
27. Il revient donc à l'Autorité, conformément aux demandes des parties, de fixer le nombre d'emplois devant être transférés en application des dispositions de l'article L. 2121-22 du code des transports et du décret n° 2018-1242.
28. Conformément à l'article L. 2121-22 du code des transports, il appartient au cédant, c'est-à-dire à SNCF Voyageurs, de transmettre des éléments permettant d'arrêter le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur. En sa qualité d'unique détenteur de



ces informations, c'est à lui qu'incombe la charge de la preuve de transmettre des données, vérifiables et justifiées, permettant d'appliquer la méthodologie prévue par le décret précité. Dans l'hypothèse où SNCF Voyageurs ne transmettrait pas ces données ou transmettrait des données qui ne permettraient pas d'appliquer la méthodologie prévue par le décret précité, il reviendrait à l'Autorité, qui n'est pas en mesure de mener, dans le délai de trois mois qui lui est imparti, ses propres travaux d'audit, de confronter les chiffrages estimés par la Région, sur la base de l'audit qu'elle a réalisé, avec ceux de SNCF Voyageurs. A défaut pour SNCF Voyageurs d'avoir transmis les données, qu'il lui appartient de produire, permettant à l'Autorité d'appliquer scrupuleusement la méthodologie prévue par le décret précité, malgré des demandes en ce sens au cours de l'instruction et alors que la charge de la preuve lui incombe comme il a été dit, les chiffrages établis par la Région, pour chaque catégorie du groupement d'emplois n° 1, doivent être regardés, après analyse par l'Autorité et dans l'hypothèse où ils ne seraient pas manifestement erronés, comme permettant de définir au mieux le nombre d'emplois à transférer.

29. Une fois ce nombre établi et ainsi qu'il a été exposé au point 13 de la présente décision, l'Autorité serait en mesure de faire application des dispositions du décret n° 2018-1242 pour fixer le nombre d'ETP relevant des groupements d'emplois 2 et 3, sous réserve de disposer du nombre d'équivalents en emploi à temps plein travaillé des emplois relevant des entités concernées pour ces groupements.

## **2.2. Sur la fixation du nombre d'emplois concourant directement à la production (groupement 1 prévu par le décret n° 2018-1242)**

### **2.2.1. Sur le respect du cadre méthodologique prévu par le décret n° 2018-1242**

#### **a. Méthodologie appliquée par SNCF Voyageurs**

30. Dans ses observations en défense, SNCF Voyageurs fait valoir que *« les salariés n'étant pas affectés exclusivement aux liaisons ferroviaires figurant dans les deux lots, il a été nécessaire de déterminer, par reconstitution, parmi toutes les liaisons ferroviaires de la région PACA pour lesquelles travaillent les agents, la part représentée par l'activité des lignes des deux lots mis en concurrence, dans l'activité globale des salariés »*.
31. Il s'ensuit que la méthode employée par SNCF Voyageurs consiste, à partir du nombre d'ETP total par catégorie d'emplois sur le périmètre de la convention TER, à opérer un « travail de détournage » pour calculer les ressources concourant à la production du lot concerné, sur la base de l'organisation existante à la date de la publication de l'avis de pré-information. Pour ce faire, SNCF Voyageurs s'est basée sur des assiettes d'effectifs concourant au service auxquelles elle a appliqué des quotes-parts variant selon chaque catégorie d'emploi.
32. En dépit de plusieurs demandes en ce sens au cours de l'instruction, SNCF Voyageurs n'a pas communiqué à l'Autorité les temps d'affectation aux lots 1 et 2 des personnels relevant de chaque catégorie d'emploi. A cet égard, dans le cadre de l'instruction, SNCF Voyageurs a indiqué que les données d'effectifs et de journées de service ventilées sur chacun des deux lots ne correspondraient pas à des données existantes, ni susceptibles d'être transmises.
33. Selon SNCF Voyageurs, bien que n'additionnant pas des heures d'affectation aux lots 1 et 2, la méthode qu'elle retient serait conforme au décret n° 2018-1242 aux motifs que celui-ci ne mentionnerait pas expressément le terme « heures » et que le terme large de *« temps de travail affecté au service »* le permettrait.



34. L'Autorité relève toutefois qu'*a contrario* SNCF Voyageurs a soutenu au cours de l'instruction que « *la méthodologie de calcul des heures [était] très précisément réglementée par le décret n° 2018-1242* » et que « *les dispositions légales et réglementaires lui [imposaient] de procéder au calcul des ETP à partir des heures de travail des salariés concourant aux services transférés à la date de publication de l'avis de pré-information* ».

### **b. Méthodologie appliquée par la région**

35. Faute de disposer des données chiffrées de production totale pour chaque catégorie d'emplois et des temps de travail effectifs des agents correspondant, la région a déterminé, avec l'aide d'un assistant à maîtrise d'ouvrage, le nombre d'ETP à transférer sur la base de projections relatives aux besoins des services devant être transférés.
36. Dans ce calcul, la région a notamment pris en compte les réductions d'effectifs prévues dans la trajectoire de ressources humaines au titre de la convention TER et a exclu du transfert le personnel de SNCF Voyageurs qu'elle estime être « en sureffectif » au motif que celui-ci ne concourrait pas en réalité au service comme le prévoit le 1° du I de l'article 2 précité du décret n° 2018-1242.
37. La région estime notamment que la thèse de SNCF Voyageurs selon laquelle l'ensemble du personnel affecté au service transféré à la date de publication de l'avis de pré-information devrait être transféré serait contraire au droit de l'Union et priverait d'effet utile la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, en ce qu'elle imposerait aux nouveaux entrants des coûts de personnel importants susceptibles d'entraver l'ouverture à la concurrence du marché de transport ferroviaire de voyageurs.
38. Par ailleurs, la région a, dans un premier temps, indiqué ne pas souhaiter reprendre de personnel affecté aux gares, aux motifs qu'il s'agirait d'une faculté, l'article L. 2121-20 du code des transports disposant concernant le transfert des contrats de travail que « *le cas échéant, il en est de même des contrats de travail des salariés du cédant défini à l'article L. 2121-21 assurant des activités de gestion ou d'exploitation des gares de voyageurs à l'occasion de leur intégration dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs* ».

### **c. Position de l'Autorité**

39. En ce qui concerne les effectifs sur la base desquels doit être déterminé le nombre d'ETP à transférer, l'article L. 2121-22 du code des transports dispose que le nombre de salariés à transférer est calculé à partir « *des salariés concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service concerné (...) à la date du point de départ du délai mentionné au présent alinéa* », c'est-à-dire à la date de publication de l'avis de pré-information. Il résulte de ces dispositions que le nombre d'emplois transférés doit être évalué sur la base des effectifs affectés au service(s) concerné(s) à cette date, sans que puissent être pris en considération des éléments de faits postérieurs à cette date susceptibles d'impacter le volume des effectifs de SNCF Voyageurs ou toute autre anticipation. Ces dispositions n'apparaissent, au demeurant, pas contraires au droit de l'Union européenne, au regard des dispositions de l'article 4.5 du règlement du 23 octobre 2007 susvisé qui prévoient expressément la faculté pour une autorité publique

d'exiger d'un opérateur attributaire d'une convention de service public d'offrir au personnel les droits dont il aurait bénéficié si la directive 2001/23/CE<sup>3</sup> avait été applicable.

40. L'Autorité observe que faute de disposer des données relatives aux temps de production pour les raisons évoquées ci-après, la région était dans l'impossibilité de fixer le nombre d'ETP à transférer sur la base des effectifs existants et ne pouvait, dès lors, qu'adopter une approche théorique. Néanmoins, l'Autorité relève que l'intention de la région tendant à ce que soient pris en compte dans son chiffrage la trajectoire figurant dans la convention TER en termes de ressources humaines et l'existence de personnels qu'elle considère être en « sureffectif » n'est pas prévue par les dispositions de l'article L. 2121-20 du code des transports.
41. En ce qui concerne le personnel réalisant des prestations en gare, l'Autorité considère que l'emploi des termes « *le cas échéant* » à l'article L. 2121-20 du code des transports vise à prévoir le cas où des AOT auraient fait usage de la faculté qui leur est offerte par l'article L. 2121-14-7 du même code, pour exercer ou faire exercer certaines missions de gestion et d'exploitation de gares pour le compte de Gares & Connexions. Il ne peut être interprété, comme l'a fait la région, comme laissant à la discrétion de l'AOT le transfert du personnel affecté aux gares. En particulier, en ce qui concerne le personnel réalisant des prestations en gare qui relèvent du transporteur, son transfert est expressément prévu au d) du 1° de l'article 2 du décret n° 2018-242.
42. Enfin, s'agissant du calcul des emplois concourant directement à la production, qui regroupent les activités opérationnelles nécessaires au service de transport transféré, le 1° du I de l'article 2 du décret n° 2018-1242 précise que le nombre d'emplois transférés des catégories de ce groupement « *est déterminé en additionnant le temps d'affectation de chaque salarié au service transféré, incluant le temps de trajet entre le lieu principal d'affectation et le lieu de prise de service. Les heures non consacrées à la production sont réparties au prorata des différents services auxquels le salarié est affecté* ». Les temps d'affectation de chaque salarié au service transféré doivent ensuite être convertis, par catégorie d'emplois, en ETP. C'est sur cette base que le nombre d'emplois transférés auprès du nouvel attributaire est arrêté, comme le prévoit le I de l'article 2 du décret n° 2018-1242 susvisé.
43. Au regard de ces éléments, l'Autorité constate que la méthode employée par SNCF Voyageurs est contraire à celle prévue par le décret n° 2018-1242, dans la mesure où elle définit le nombre d'emplois à transférer en appliquant, à une assiette correspondant aux entités opérationnelles concourant à la production du lot concerné pour chaque catégorie d'emplois, un prorata correspondant au pourcentage d'affectation au lot considéré en fonction des données disponibles pour chaque catégorie. Cette méthode ne repose pas sur une addition des temps d'affectation des salariés concernés à chaque lot transféré. En outre, cette méthode comporte d'autres points contestables ainsi qu'il sera démontré ci-après pour chaque catégorie d'emploi.

## 2.2.2. Catégories « conduite ligne » et « autre conduite »

### a. Catégorie « conduite ligne »

44. Pour définir le nombre d'emplois relevant de la catégorie « conduite ligne », SNCF Voyageurs définit une assiette constituée des entités opérationnelles concourant à la production de chaque lot concerné. Sur la base de l'organisation du travail existante, elle définit ensuite une quote-part correspondant au poids des heures de conduite des trains du lot concerné par rapport à l'ensemble des heures totales de conduite des trains dans les journées de travail des entités

---

<sup>3</sup> Directive 2001/23/CE du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissement. Cette directive prévoit à son article 3 que en cas de transfert d'entreprise, « *les droits et les obligations qui résultent pour le cédant d'un contrat de travail existant à la date du transfert sont, du fait de ce transfert, transférés au cessionnaire* ».

opérationnelles concernées. Le nombre d'agents de conduite affectés au lot concerné est ensuite déterminé en appliquant la quote-part à l'assiette des effectifs en place dans les entités opérationnelles concourant au service et exprimé en ETP. Le nombre d'emplois à transférer pour cette activité est ainsi estimé à [...] ETP pour le lot 1 et à [...] ETP pour le lot 2.

45. La région soutient que SNCF Voyageurs ne fournit pas les heures de production ni la décomposition du temps de travail des agents pour justifier ce calcul. Sur la base d'une reconstitution des heures de production et d'hypothèses de temps de travail des agents concernés, elle estime les effectifs à transférer à [...] ETP pour le lot 1 et à [...] ETP pour le lot 2.
46. L'Autorité constate tout d'abord des incohérences dans l'application par SNCF Voyageurs de sa méthode. En effet, au cours de l'instruction, SNCF Voyageurs a indiqué que les heures de conduite des trains du lot (sur la base desquelles la quote-part devait être calculée) étaient indisponibles. SNCF Voyageurs a ensuite précisé que ses calculs s'appuyaient non sur les heures de conduite mais sur les « temps des trains », ce que l'Autorité comprend comme étant les temps de roulage des trains. En outre, en se limitant à prendre en compte les seules heures de roulage (voire de conduite des trains), la méthode de SNCF Voyageurs aboutit à ne pas tenir compte de l'ensemble des temps de production des personnels de conduite. En effet, la journée de service d'un agent de conduite peut également inclure des temps d'attente entre deux opérations de conduite (variables en fonction du cadencement mis en place par exemple), des temps consacrés à la préparation technique des matériels roulants (différents selon la composition ou le type de matériel) ou encore des temps d'acheminement sur les différents lieux de prise de poste variables selon les journées de service des agents. Dans le cadre de l'instruction, SNCF Voyageurs a admis que ces activités constituaient des temps consacrés à la production devant être intégralement pris en compte dans le calcul des effectifs à transférer conformément au 1° du I de l'article 2 du décret n° 2018-1242, ce à quoi n'aboutit pas sa méthode. Enfin, la quote-part appliquée par SNCF Voyageurs ne permet pas de prendre en compte la durée de trajet entre le lieu principal d'affectation et le lieu de prise de poste comme l'exige l'article précité. Au cours de l'instruction, SNCF Voyageurs n'a pas été en mesure d'apporter à l'Autorité de réponse claire sur ce point.
47. Au regard de ces éléments et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité estime qu'il y a lieu de retenir, pour la catégorie « conduite ligne », [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.

#### **b. Catégorie « autre conduite : tram train, manœuvre, lignes locales »**

48. La catégorie « autre conduite : tram train, manœuvre, lignes locales » concerne uniquement, s'agissant de la convention TER, les emplois consacrés à la conduite des trains de manœuvre. SNCF Voyageurs définit une assiette constituée des entités opérationnelles concourant à la production de chaque lot concerné. Sur la base de l'organisation du travail existante, elle définit ensuite une quote-part correspondant au poids des heures de conduite des trains de manœuvre du lot concerné par rapport à l'ensemble des heures totales de conduite des trains de manœuvre. Le nombre d'agents de conduite affectés au lot concerné est ensuite déterminé en appliquant le ratio à l'assiette des effectifs en place dans les entités opérationnelles concourant à cette prestation et exprimé en ETP. Le nombre d'emplois à transférer pour cette activité est ainsi estimé à [...] ETP pour le lot 1 et à [...] ETP pour le lot 2.
49. La région soutient que ce chiffrage doit être intégré dans l'estimation des emplois de conduite à transférer (point a. *supra*) et indique que les missions de ces personnels ne sont pas clarifiées. Elle considère qu'aucun ETP ne devrait être transféré au titre de cette catégorie.
50. L'Autorité considère que la méthodologie proposée par SNCF Voyageurs ne correspond pas à la réalité des missions de ces agents qui comprennent, en pratique, d'importants temps d'attente entre les opérations de manœuvre des trains. Afin de définir les temps d'affectation en appliquant

la méthodologie prescrite par le décret n° 2018-1242 susvisé, SNCF Voyageurs aurait dû allouer ces temps d'attente (ou autres temps de production non liés à la conduite effective des trains de manœuvre) à chaque lot de manière juste et réaliste. Ainsi, l'utilisation d'une quote-part basée sur le temps de conduite des trains de manœuvre n'étant pas une méthode conforme au décret précité et aucun élément ne permettant d'étayer la position retenue par SNCF Voyageurs, il n'y a pas lieu de retenir le chiffrage qu'elle propose.

51. En conséquence et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité estime qu'il y a lieu, pour la catégorie « autre conduite », [...].

### **c. Sur le personnel d'encadrement direct des agents de conduite**

52. Les chiffrages de SNCF Voyageurs incluent, pour les catégories « conduite ligne » et « autre conduite » des ETP d'encadrement direct, calculés au prorata de la somme des ETP calculés pour ces deux catégories. Ces personnels correspondent à des dirigeants de proximité, qui exercent une fonction de contremaître et qui peuvent occuper, le cas échéant en cas d'absence de leurs agents, un poste opérationnel. Le nombre d'emplois à transférer pour cette activité est évalué à [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.
53. La région propose, s'agissant du lot 1, de reprendre [...] ETP par lieu de prise de service sur les sites de Marseille et Nice, soit [...] ETP. Pour le lot 2, elle propose de reprendre [...] ETP à répartir sur les lieux de prise de service sur les sites de Marseille et Nice.
54. L'Autorité estime que les chiffrages avancés par SNCF Voyageurs ne prennent pas en compte les heures effectivement réalisées par les encadrants, lesquels sont soumis aux mêmes réalités opérationnelles que les agents qu'ils accompagnent. Un encadrant exerçant le suivi d'agents est, ainsi, contraint aux mêmes temps d'attente, d'opérations techniques et de parcours entre deux lieux que l'agent, et ce, d'autant plus qu'il peut être amené à assurer ses missions. En outre, les missions-type des personnels d'encadrement (amélioration continue, management opérationnel, sécurité, Qualité hygiène sécurité environnement), dont la durée est liée à la composition et aux besoins de l'équipe dont l'encadrant a la charge, nécessitent un temps de travail que l'application d'un prorata à la somme des ETP calculés pour les catégories « conduite ligne » et « autre conduite » ne permet pas de prendre en compte.
55. Compte tenu de ces éléments et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité estime qu'il y a lieu de retenir, au titre des ETP d'encadrement direct pour les catégories « conduite ligne » et « autre conduite », [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.

### **2.2.3. Sur la catégorie « accompagnement train et lutte anti-fraude, sécurité ferroviaire, service aux clients à bord, sauvegarde des recettes à bord et au sol »**

#### **a. Catégories « équipes et services à bord » et « lutte anti-fraude et équipes mobiles »**

56. La méthodologie appliquée par SNCF Voyageurs consiste à distinguer, en fonction de la programmation des ressources, les ETP réalisant des prestations à bord et exerçant des prestations de lutte anti-fraude et à appliquer à ces assiettes les quotes-parts suivantes :
- Pour le service à bord : un ratio établi sur la base du poids des heures d'accompagnement des trains du lot par rapport aux heures totales d'accompagnement des trains dans les journées de travail des entités opérationnelles.

- Pour la lutte anti-fraude : un ratio correspondant au poids des opérations réalisées pour les trains du lot par rapport au total des opérations réalisées.

Le nombre d'ETP à transférer pour cette catégorie d'emplois est évalué par SNCF Voyageurs (i) pour les services à bord à [...] ETP pour le lot 1 et à [...] ETP pour le lot 2 et (ii) pour la lutte anti-fraude à [...] ETP pour le lot 1 et à [...] ETP pour le lot 2.

57. Selon la région, SNCF Voyageurs ne produit pas les heures de production (ou journées de service) ni la décomposition du temps de travail justifiant ses calculs pour la catégorie « équipes de services à bord ». La région a donc procédé à une reconstitution des heures de production et estime que doivent être transférés [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2. En ce qui concerne la lutte anti-fraude et les équipes mobiles, la région indique ne pas être en mesure de vérifier la fraction d'ETP présentée par SNCF Voyageurs mais accepte, eu égard à l'enjeu qui s'attache à ces missions, de reprendre [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.
58. L'Autorité estime que la quote-part retenue par SNCF Voyageurs n'est pas représentative de la réalité des missions de ces agents qui comprennent, en sus des temps d'accompagnement en train ou des opérations de lutte anti-fraude, des temps de prise de service, d'attente entre leurs différentes missions ainsi que de trajet entre le lieu d'affectation et le lieu de prise de service qui ne sont pas pris en compte dans la méthode appliquée par SNCF Voyageurs.
59. Par conséquent et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité estime qu'il y a lieu de retenir, au titre de la catégorie « équipes et services à bord », [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2 et, au titre de la catégorie « équipes de lutte anti-fraude et équipes mobiles », [...] pour le lot 1 et [...] pour le lot 2.

#### **b. Sur le personnel d'encadrement direct**

60. Le nombre d'ETP à transférer au titre des missions d'encadrement direct des équipes de services à bord et de lutte anti-fraude et des équipes mobiles est, d'après la méthodologie décrite par SNCF Voyageurs, calculé « au prorata des ETP calculés ». SNCF Voyageurs en déduit un total de [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.
61. La région estime que ces emplois relèvent du groupement 2. Néanmoins, elle estime nécessaire de reprendre à ce titre [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.
62. Pour les mêmes raisons qu'évoquées au point 54, l'Autorité considère que la méthodologie employée par SNCF Voyageurs n'est pas pertinente.
63. Par conséquent et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité estime qu'il y a lieu de fixer, au titre de l'encadrement direct des effectifs de services à bord, de lutte anti-fraude et des équipes mobiles, à [...] ETP pour le lot 1 et à [...] ETP pour le lot 2 le nombre d'ETP susceptibles d'être transférés.

### **2.2.4. Sur la catégorie « Gares »**

#### **a. Vente aux guichets**

64. Pour calculer le nombre d'ETP devant être transférés au titre de la vente aux guichets, SNCF Voyageurs a pris en compte, pour les cas où des équipes sont dédiées à la vente (dans les grandes gares) l'ensemble des ETP dédiés à la vente sur le périmètre de la convention TER pour constituer l'assiette. Il est ensuite appliqué une quote-part qui correspond, pour chaque gare, au

nombre de départs des trains du lot sur le total des départs TER de la gare. Si la quote-part est inchangée, l'assiette est définie de façon différente dans deux cas :

- pour les gares où les prestations de vente et d'escale sont confondues, SNCF Voyageurs a pris comme assiette le nombre d'ETP inscrit dans la programmation des ressources assurant cette fonction pour chaque gare ;
- pour les gares dans lesquelles les trains du lot constituent moins de 20 % des départs, SNCF Voyageurs a établi l'assiette par une « reconstitution d'ETP à partir de la programmation des ressources par prestation pour la gare concernée, rapportée à la durée moyenne de présence des agents ».

Sur la base de cette méthode, SNCF Voyageurs estime que doivent être transférés [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.

65. La région a effectué une modélisation des heures d'ouverture de guichet et estime que devraient être transférés [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.
66. L'Autorité estime que la méthode employée par SNCF Voyageurs présente de nombreuses carences.
67. Tout d'abord, un doute existe quant à la fiabilité du nombre d'ETP programmés et pris en compte dans le calcul de l'assiette. A titre d'exemple, en ce qui concerne la gare de Villeneuve-Loubet-Plage, le forfait communiqué par SNCF Voyageurs est de [...] ETP pour la distribution de titres. Les documents fournis au cours de l'instruction précisent que les horaires d'ouverture du guichet et de la gare sont de 9h à 12h le mercredi et de 14h à 17h le vendredi, soit 6h par semaine. Cet horaire correspond à [...] heures par an, soit [...] ETP (si la durée de travail annuelle moyenne est identique à celle communiquée par SNCF Voyageurs pour les gares de Marseille et Toulon, soit [...] heures et si un seul guichet est ouvert). Il est également [...] inférieur au nombre d'ETP du forfait appliqué par SNCF Voyageurs. La forfaitisation établie par SNCF Voyageurs est donc très élevée et ne représente pas fidèlement la réalité des missions du personnel relevant de cette catégorie.
68. Ensuite, l'Autorité constate que la quote-part choisie par SNCF Voyageurs n'est pas pertinente. En effet, l'activité de vente de billets dans les gares des lots transférés est établie par application d'un prorata entre le nombre de départs de trains TER du lot concerné et le nombre total de départs de trains TER dans la gare, sans prendre en compte les autres types de trains au départ de cette gare. Or, les guichets vendent indifféremment des billets de TER ou de grandes lignes (excepté dans quelques guichets dédiés, les boutiques billettique, à Marseille Saint-Charles, Toulon et Nice-Ville). Les éléments transmis par SNCF Voyageurs dans le cadre de l'instruction montrent ainsi que, dans l'ensemble des guichets de ces gares, près de [...] % des transactions ne concernent pas des TER ([...] % si on exclut Marseille) et que [...] % du chiffre d'affaires n'est pas réalisé par TER ([...] % si on exclut Marseille). Une allocation au prorata du nombre de trains des lots concernés par rapport au nombre total de départs trains dans les gares concernées aurait a minima permis de prendre en compte cet usage mutualisé des guichets et eu le mérite d'assurer la cohérence des périmètres. En tout état de cause, la quote-part du nombre de départs de trains dans une gare ne semble pas l'inducteur le plus pertinent du nombre de billets vendus dans la gare, qui semble le sous-jacent de cette allocation. A supposer que les clients achètent leurs billets dans la gare dans laquelle ils prennent le train, le remplissage des trains, et donc le nombre de voyageurs montant dans le train lui serait davantage corrélé. La simulation d'allocations alternatives, proposée par SNCF Voyageurs, ne procède qu'à l'allocation de l'ensemble des prestations de guichet à l'ensemble des lots TER sur la base des transactions ou des chiffres d'affaires. Elle ne simule ainsi pas l'allocation aux lots concernés parmi l'ensemble des lots TER, ce qui en surestime significativement l'impact.



69. SNCF Voyageurs justifie l'allocation de l'intégralité des emplois de guichet à TER en ce que l'ouverture de guichets en gare serait réalisée sur demande de la Région et que les heures d'ouverture seraient les seuls déterminants du coût. Nonobstant le coût marginal de vente par d'autres canaux de distribution, cette approche pourrait avoir du sens du point de vue de la causalité des emplois, si SNCF Voyageurs avait démontré que dans une gare équivalente du point de vue par exemple du TGV, il n'aurait pas installé de guichet. Une telle démonstration ne saurait se fonder sur le partage des coûts observé à l'issue de la négociation entre SNCF Voyageurs et une région ou mise en avant dans le cadre de cette dernière. En tout état de cause, aucune démonstration n'a été présentée en ce sens. De surcroît, SNCF Voyageurs a indiqué que le personnel de guichet réalise d'autres types de prestations (remboursement, information, service après-vente de proximité) qui bénéficient à l'ensemble des entreprises ferroviaires de SNCF Voyageurs.
70. Par conséquent et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité estime qu'il y a lieu de retenir, au titre de la vente aux guichets, [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.

#### **b. Escale pour le compte de Gares & Connexions**

71. Certaines prestations d'escale (dites « de base ») relèvent, en vertu de l'article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, de Gares & Connexions. Il s'agit notamment des services d'accueil, d'information et d'orientation des passagers et du public concernant les horaires et l'accès aux trains. Certaines de ces prestations sont effectuées par SNCF Voyageurs pour le compte de Gare & Connexions.
72. En ce qui concerne ces prestations d'escale, SNCF Voyageurs estime que doivent être transférés [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.
73. L'Autorité estime que le principe d'un transfert de ces emplois est contestable. En effet, le d) du 1° du I de l'article 2 du décret n° 2018-1242 précise que la catégorie d'emplois « Gares » recouvre deux cas, à savoir (i) les « services en gare relevant du transporteur », notamment escale et vente, et (ii) le cas échéant les prestations relevant du gestionnaire de gare et fournis par le transporteur dans les conditions de l'article L. 2121-17-4 du code des transports. Au cas d'espèce, SNCF Voyageurs reconnaît que les prestations en cause ne relèvent pas du transporteur, mais bien de Gares & Connexions. En ce qui concerne le deuxième cas, comme indiqué aux points 4 et 5 de la présente décision, l'article L. 2121-17-4 du code des transports vise le cas où une AOT décide d'exploiter ou de faire exploiter par un tiers certains services en gare pour le compte du gestionnaire des gares. Les modalités d'exécution de ces services sont formalisées dans une convention conclue entre l'AOT et le gestionnaire des gares. Cependant, le décret devant préciser les gares et prestations éligibles n'a, à ce jour, pas été publié. L'AOT pourra décider ultérieurement, à l'issue de la publication du décret, des gares dont elle entend choisir de faire exploiter certains services relevant du gestionnaire de gares par l'opérateur de service de transport ferroviaire dans le cadre de la future nouvelle convention de service public. En tout état de cause, à la date de publication de l'avis de pré-information, ce choix ne pouvait en aucun cas être effectué. Ainsi, au cas d'espèce, la réalisation par SNCF Voyageurs de prestations d'escale et services en gare pour le compte de Gares & Connexions ne résulte pas de la mise en œuvre de l'article L. 2121-17-4 du code des transports mais uniquement de l'organisation interne propre au groupe SNCF.

74. Dans ces conditions, l'Autorité estime [...] d'emplois au titre de ces activités.

### **c. Escale et services en gare**

75. En ce qui concerne les prestations d'escale et services en gare, SNCF Voyageurs prend comme assiette les ETP prévus par la programmation des ressources assurant la prestation « *Autres services Escale* » pour chaque gare. Si les trains du lot sont minoritaires dans la gare (moins de [...] % des départs de train et n'étant pas déjà opérés par une entité opérationnelle concernée par le détournement), l'assiette correspond à la « *reconstitution d'ETP à partir de la programmation des ressources par prestation et pour la gare concernée, rapportée à la durée moyenne de présence des agents* ». Dans les deux cas, la quote-part correspond au poids des heures de production par rapport aux heures de production totales en intégrant à [...] % les opérations effectuées spécifiquement pour les trains du lot et en excluant les opérations faites pour d'autres transporteurs et les prestations ne concernant pas le lot. Pour « les prestations restantes », que l'Autorité analyse comme étant les opérations faites pour d'autres transporteurs et les prestations ne concernant pas le lot, la quote-part correspond au nombre de départs de trains du lot par gare sur le total de départs de trains TER.
76. Sur cette base, SNCF Voyageurs estime à [...] pour le lot 1 et à [...] pour le lot 2 le nombre d'ETP devant être transférés.
77. La région considère que la méthodologie d'affectation retenue par SNCF Voyageurs n'est pas corrélée à la réalité opérationnelle. Il résulte des estimations transmises par la région dans le cadre de l'instruction, que [...] ETP devraient être repris pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.
78. L'Autorité considère tout d'abord que, pour les raisons expliquées au point 68 de la présente décision et qui sont transposables aux prestations d'escales et services en gare, la quote-part retenue par SNCF Voyageurs n'est pas pertinente, dans la mesure où elle s'appuie uniquement sur les départs de trains TER et non sur l'ensemble des trains. Par ailleurs, l'Autorité relève un manque de clarté de la méthode exposée par SNCF Voyageurs. Malgré les demandes en ce sens au cours de l'instruction, SNCF Voyageurs n'a été en mesure de produire le détail des « *durées moyennes de présence des agents* » que pour les gares de Marseille et Toulon. En outre, les documents explicatifs du chiffrage transmis par SNCF Voyageurs au cours de l'instruction font référence à l'application, pour certaines prestations, d'une clé de répartition fondée sur l'ensemble des départs trains et non des seuls TER en contradiction avec la méthode précédemment exposée.
79. Dans ces conditions et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité estime qu'il y a lieu de fixer à [...] pour le lot 1 et [...] pour le lot 2, le nombre d'ETP qui devraient être transférés au titre des prestations d'escale et services en gare.

### **d. Escale prestations techniques**

80. La méthodologie employée par SNCF Voyageurs pour déterminer le nombre d'ETP devant être transférés au titre de l'escale prestations techniques est identique à celle présentée pour les prestations escale services en gare (voir point 75 de la présente décision). Selon SNCF Voyageurs, [...] ETP devraient être transférés au titre de ces prestations pour le lot 1 et [...] pour le lot 2.

81. La région estime qu'un transfert des effectifs dédiés aux prestations techniques d'escale ne serait pas approprié, dans la mesure où ces prestations pourront, selon elle, être commandées par l'entreprise ferroviaire attributaire de la convention de service public auprès de SNCF Voyageurs dans la mesure où elle estime en avoir besoin.
82. Pour les raisons évoquées au point 78, l'Autorité considère que la méthodologie employée par SNCF Voyageurs n'est pas pertinente et manque de clarté. L'Autorité relève également que le raisonnement retenu par la région est contraire au principe fixé par l'article L. 2121-22 du code des transports aux termes duquel le nombre d'ETP devant être transférés s'apprécie au regard des effectifs concourant au service à la date de publication de l'avis de pré-information. Au cours de l'instruction, la région a néanmoins indiqué que « *Concernant les prestations « d'escalades techniques », la gestion des stationnement, prestations techniques, visites avant expédition, gestion des rames, la reprise de personnel ne se justifie que dans les gares terminus (Nice Ville et Marseille pour le lot 1, Les Arcs et Vintimille pour le lot 2) »*, ce qui correspond, en application des documents transmis par cette dernière, à [...] ETP pour le lot 1 et à [...] ETP pour le lot 2.
83. Par conséquent et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité estime qu'il convient de retenir ces derniers chiffres.

#### **e. Encadrement direct**

84. Pour la catégorie « Gares », SNCF Voyageurs détermine les ETP relatifs à l'encadrement direct au prorata de la somme des ETP calculés pour les prestations de vente au guichet, les prestations d'escale pour le compte de Gares & Connexions et les prestations d'escale service et technique pour le compte du transporteur. Elle estime que [...] ETP doivent être transférés à ce titre pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.
85. La région considère que SNCF Voyageurs effectue un calcul global d'un taux d'encadrement de chaque activité et l'affecte au lot considéré, ce qui induirait un taux d'encadrement très élevé. Elle estime que devraient être repris [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.
86. Pour les raisons évoquées au point 54 de la présente décision, la méthode de calcul de ces ETP retenue par SNCF Voyageurs n'est pas pertinente.
87. Dans ces conditions et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité estime qu'il y a lieu de considérer que [...] ETP devraient être transférés pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.

### **2.2.5. Sur la catégorie « maintenance courante du matériel roulant »**

#### **a. Maintenance courante**

88. Pour définir le nombre d'emplois relevant de la catégorie « maintenance courante du matériel roulant », SNCF Voyageurs définit, une assiette constituée des effectifs concourant aux opérations de maintenance courante sur chaque série de matériel du lot concerné en fonction des heures programmées. Elle applique ensuite, pour chaque série de matériel roulant, une quote-part correspondant aux kilomètres caisses<sup>4</sup> parcourus par le matériel du lot sur le total des kilomètres caisses de l'ensemble des matériels de la série. D'après cette méthode, SNCF Voyageurs estime le nombre d'ETP devant être transférés au titre de la maintenance à [...] pour le lot 1 et à [...] pour le lot 2.

---

<sup>4</sup> Les kilomètres caisses correspondent à la distance parcourue par le matériel et en l'occurrence par chaque locomotive ou automoteur.

89. La région conteste les volumes de personnels calculés par SNCF Voyageurs. Dans un premier chiffrage, la région a estimé que les effectifs nécessaires à l'exploitation des deux lots étaient de [...] ETP pour le lot 1 et de [...] ETP pour le lot 2. Dans le cadre de l'instruction, la région a revu ce chiffrage à la baisse ([...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2) prenant en considération que, dans l'organisation du service qu'elle souhaitait mettre en place, chaque lot disposerait d'une flotte et d'ateliers de maintenance dédiés.
90. L'Autorité considère que la méthodologie employée par SNCF Voyageurs n'est pas pertinente. En effet, comme pour les heures de conduite, en se limitant à prendre en compte les seules heures de maintenance effective des trains, elle aboutit à ne pas tenir compte de l'ensemble des temps de production des personnels de maintenance. En effet, la journée de service d'un agent de maintenance peut également inclure des temps d'attente entre deux opérations de maintenance (variables en fonction du cadencement mis en place, selon que la maintenance s'effectue de nuit ou de jour, etc.). De surcroît, les temps de maintenance sont liés aux kilomètres caisses parcourus mais n'en dépendent pas uniquement. Ainsi, il existe des pas calendaires de maintenance, qui correspondent à des révisions liées à la durée d'utilisation du matériel. De même, les opérations de maintenance corrective, qui représentent une partie non négligeable des temps de maintenance, ne sont pas prises en compte dans les seuls kilomètres caisses.
91. L'Autorité ne peut également valider le raisonnement de la région dans son chiffrage révisé transmis au cours de l'instruction, consistant à déterminer, en contradiction avec les dispositions de l'article L. 2121-22 du code des transports, le nombre d'ETP à transférer en fonction de schémas futurs d'exploitation et non à la date de la publication de l'avis de pré-information.
92. Dans ces conditions et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité estime qu'il y a lieu de retenir [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.

#### **b. Mouvements, gestion de site et station-service**

93. La méthodologie retenue par SNCF Voyageurs consiste à constituer des assiettes en répartissant, pour les mouvements et la gestion de site d'une part et pour les prestations de station-service d'autre part, les ETP de cette entité en fonction des heures de travail programmées et du nombre d'entrée et sortie par série. La quote-part appliquée correspond, pour le mouvement et la gestion de site au poids des heures de production par rapport au poids des heures de production totales en intégrant à 100 % les opérations effectuées spécifiquement pour les matériels roulants des trains du lot et en excluant les opérations faites pour d'autres transporteurs et les prestations ne concernant pas le lot. Pour l'utilisation des stations-services, la quote-part appliquée correspond au poids des litres de gasoil distribué pour les trains du lot par rapport à la totalité des litres délivrés par la station-service. Sur ces bases, SNCF Voyageurs considère que [...] ETP doivent être transférés au titre du lot 1 et [...] ETP au titre du lot 2.
94. La région conteste le chiffrage de SNCF Voyageurs au motif que cette dernière ne fournirait aucune clarification sur les missions réalisées par les activités de mouvement et en particulier les heures de production et la décomposition du temps de travail des agents du mouvement. La région évalue à [...] ETP pour le lot 1 et à [...] ETP pour le lot 2 les effectifs devant être transférés.
95. L'Autorité estime que la méthodologie employée par SNCF Voyageurs n'est pas exempte de critiques. Concernant les prestations d'avitaillement en gasoil, l'utilisation de litres distribués comme quote-part sans prise en compte du débit, n'est pas représentative d'un temps d'affectation. En outre, l'Autorité relève un risque réel de double comptage eu égard à la difficulté de procéder à un détournement des personnels affectés à la mission d'avitaillement. Il résulte en effet des documents communiqués à l'Autorité au cours de l'instruction qu'aucun agent n'est affecté exclusivement à cette mission. En tout état de cause, l'Autorité s'interroge sur les raisons pour lesquelles SNCF Voyageurs n'utilise pas les heures programmées de production par lots (dont elle

dispose, l'assiette étant établie sur ce fondement) pour déterminer le nombre d'ETP à transférer. En ce qui concerne les prestations de mouvement, l'instruction a confirmé que ces missions étaient réalisées par les mêmes personnes que celles en charge de l'avitaillement, renforçant le risque d'un double comptage des effectifs. Enfin, la quote-part employée pour déterminer le nombre d'agents affectés au mouvement n'apparaît pas pertinente en ce qu'elle s'appuie sur les temps de maintenance effective. Or, les heures de mouvement ne sont pas strictement proportionnelles aux heures de maintenance, ainsi que l'illustre l'offre de référence de maintenance de SNCF Voyageurs, orientée vers les coûts, par une facturation au prorata du « nombre de mouvements ». De même, par exemple, une opération courte de maintenance et une opération longue de maintenance nécessiteront toutes les deux au minimum un mouvement d'entrée et un mouvement de sortie du site, indépendamment de la durée de maintenance effective. A titre subsidiaire concernant la fiabilité des données, l'Autorité s'interroge sur des effectifs de mouvement pouvant représenter [...] % des effectifs des agents de maintenance alors qu'il s'agit de mouvements contingents à l'exercice de la maintenance.

96. Dans ces conditions et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, il y a lieu de fixer à [...] ETP pour le lot 1 et à [...] ETP pour le lot 2 les effectifs devant être transférés.

#### **c. Autres : contrôleur nettoyage, logistique, approvisionnement et manutention de pièces, entretien des installations et outillages**

97. En ce qui concerne les activités de gestion des stocks, d'approvisionnement des pièces, d'entretien des installations de maintenance et de supervision des opérations de nettoyage du matériel, le nombre d'ETP à transférer est calculé par SNCF Voyageurs « *au prorata des ETP maintenance courante calculés* ». SNCF Voyageurs estime que [...] ETP devraient être transférés au titre du lot 1 et [...] au titre du lot 2.
98. La région conteste ce chiffrage au motif que les missions de cette catégorie de personnels seraient imprécises tout comme le montant des heures pris en considération. Elle propose de reprendre, pour le lot 1, [...] ETP ([...] contrôleurs propreté et [...] ETP en charge de la logistique et de l'approvisionnement) et [...] ETP pour le lot 2, en charge des opérations de contrôle, de logistique et de manutention.
99. Les griefs formulés par l'Autorité sur la méthodologie employée par SNCF Voyageurs concernant les prestations de maintenance affectent de la même manière la méthodologie employée concernant les activités de gestion des stocks, d'approvisionnement des pièces, d'entretien des installations de maintenance et de supervision des opérations de nettoyage du matériel. En outre, les opérations de maintenance courante ne paraissent pas permettre seules de déterminer le nombre d'ETP à transférer au titre de l'approvisionnement des pièces et de la gestion des stocks. En effet, le volume de pièces remplacées varie selon le type d'opérations de maintenance réalisées.
100. Par conséquent et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité estime qu'il y a lieu de retenir [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.

#### **d. Encadrement direct**

101. Pour le mouvement, la gestion de site et les prestations d'avitaillement, SNCF Voyageurs calcule les ETP « *au prorata de la somme des ETP calculs Maintenance courante et autres, ainsi que Mouvement, Gestion de Site et Station-Service* » et en déduit [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.

102. La région estime que la méthode de calcul employée par SNCF Voyageurs induit un biais haussier. Elle considère [...] ETP devrait être transféré au titre du lot 1 et [...] ETP au titre du lot 2.
103. Pour les raisons exposées au point 54 de la présente décision, la méthodologie appliquée par SNCF Voyageurs n'apparaît pas pertinente.
104. Par conséquent et conformément aux principes exposés aux points 25 et suivants, l'Autorité retient [...] ETP pour le lot 1 et [...] ETP pour le lot 2.

#### **2.2.6. Récapitulatif des ETP devant être transférés pour chaque lot au titre du groupement 1**

105. Il résulte de ce qui précède que doivent être transférés, au titre du groupement 1, en cas de changement d'attributaire de la convention de service public de transport ferroviaire de voyageurs :
- [...] ETP pour le lot 1
  - [...] ETP pour le lot 2.
106. Le détail des calculs, par catégorie d'emploi et arrondis conformément à la règle fixée au IV de l'article 2 du décret n° 2018-1242, figure en annexe à la présente décision.

### **2.3. Sur la fixation du nombre d'ETP concourant indirectement à la production du service transféré (groupement 2 prévu par le décret n° 2018-1242)**

107. Ainsi qu'il a été rappelé au point 11 de la présente décision, pour les emplois relevant du groupement 2, le 2° du I de l'article 2 du décret dispose que « le nombre d'emplois transférés des catégories de ce groupement est déterminé de la manière suivante, par catégorie d'emploi :
- i) le nombre d'emplois transférés déterminé au 1° est divisé par le nombre d'équivalents en emplois à temps plein travaillé des emplois concourant directement à la production des entités concernées. Ce nombre est calculé selon les mêmes modalités que celles prévues au 1° ;*
  - ii) le ratio ainsi obtenu est multiplié par le nombre d'équivalents en emploi à temps plein travaillé des emplois relevant de spécialités techniques concourant indirectement à la production des entités concernées ».*
108. Au cours de l'instruction, SNCF Voyageurs a communiqué à l'Autorité, pour chaque groupement et chaque catégorie d'emplois le chiffrage des effectifs intervenant sur le périmètre de la convention TER. Leur nombre total pour le groupement 1 s'élève à [...] ETP. L'Autorité souligne néanmoins que SNCF Voyageurs a intégré à ce groupement quelques emplois dont il n'est pas certain qu'ils correspondent à des activités « opérationnelles » au sens du 1° de l'article 2 du décret n° 2018-1242.



109. Compte tenu du nombre d'ETP devant être transférés au titre du groupement 1 pour chaque lot, le ratio visé au (i) de l'article précité s'élève à :
- [...] pour le lot 1<sup>5</sup> ;
  - [...] pour le lot 2<sup>6</sup>.
110. Il résulte de ce qui précède que doivent être transférés, au titre du groupement 2, en cas de changement d'attributaire de la convention de service public de transport ferroviaire de voyageurs :
- [...] ETP pour le lot 1<sup>7</sup> ;
  - [...] ETP pour le lot 2<sup>8</sup>.
111. Conformément au I de l'article 2, le nombre d'emplois transférés est déterminé par catégorie d'emplois. Il y a donc lieu d'appliquer le ratio défini ci-dessus au nombre total des ETP de chaque catégorie d'emplois du groupement 2 sur le périmètre de la convention TER. Le détail des calculs, par catégorie d'emplois et arrondis conformément à la règle fixée au IV de l'article 2 du décret n° 2018-1242, figure en annexe à la présente décision.

#### **2.4. Sur la fixation du nombre d'ETP concourant indirectement aux activités du service transféré (groupement 3 prévu par le décret n° 2018-1242)**

112. Ainsi qu'il a été dit au point 12 de la présente décision, pour les emplois relevant du groupement 3, le 3° du I de l'article 2 du décret dispose que : « *le nombre d'emplois transférés des catégories de ce groupement est déterminé de la manière suivante, par catégorie d'emploi :*
- i) le ratio mentionné au i du 2° est multiplié par le nombre d'équivalents en emplois à temps plein travaillé des emplois concourant indirectement aux activités des entités concernées ;*
  - ii) le nombre d'équivalents en emplois à temps plein travaillé déterminé au présent 3° ne saurait excéder dix pour cent de la somme des emplois transférés déterminés au 1° et au 2°, en veillant à une répartition équilibrée entre ces différentes catégories d'emploi ».*
113. Comme exposé en partie 2.3 de la présente décision, il convient d'appliquer le ratio établi au point 109 au nombre total d'ETP relevant des catégories d'emplois du groupement 3 sur le périmètre de la convention TER.
114. En revanche, doivent être exclus de ce calcul conformément au 1° du III de l'article 2 du décret n°2018-1242 les effectifs relevant de la direction centrale de SNCF Voyageurs. SNCF Voyageurs avait estimé que devaient être transférés [...] ETP pour le lot 1 et de [...] ETP pour le lot 2 relevant de la direction générale TER de SNCF Voyageurs. Pour autant, l'Autorité relève que dans ses écritures, SNCF Voyageurs a indiqué que « *la DGTER ne [faisait] pas partie de la direction centrale de SNCF [Voyageurs]* » au motif qu'il s'agirait d'une direction « d'activité TER ». L'Autorité estime que, bien qu'il s'agisse d'une direction spécifiquement dédiée aux activités TER, la direction générale TER constitue une « direction centrale » au sens des dispositions précitées, dans la mesure où il s'agit d'une entité réalisant des prestations pour l'ensemble des directions TER du

<sup>5</sup> Résultant de l'opération suivante : [...] / [...] (Voir détails en annexe 1).

<sup>6</sup> Résultant de l'opération suivante : [...] / [...] (Voir détails en annexe 2).

<sup>7</sup> Résultant de l'opération suivante : [...] x [...] (Voir détails en annexe 1).

<sup>8</sup> Résultant de l'opération suivante : [...] x [...] (Voir détails en annexe 2).

territoire. Dans ces conditions, doivent être exclus du calcul des ETP les effectifs relevant de cette direction, ce qui recouvre notamment le personnel en charge des systèmes d'information.

115. Il résulte de ce qui précède que doivent être transférés, au titre du groupement 3, en cas de changement d'attributaire de la convention de service public de transport ferroviaire de voyageurs :
- [...] ETP pour le lot 1 ;
  - [...] ETP pour le lot 2.
116. Le détail des calculs, par catégorie d'emplois et arrondis conformément à la règle fixée au IV de l'article 2 du décret n° 2018-1242, figure en annexe à la présente décision.

### **3. SUR LES AUTRES DEMANDES**

117. L'Autorité s'est prononcée notamment sur les modalités d'application du décret n° 2018-1242 et la méthodologie mise en œuvre par les parties pour apprécier le nombre d'ETP devant être transférés en cas de changement de titulaire de la Convention TER pour les lots 1 et 2, comme sollicité par les parties.
118. Par ailleurs, l'Autorité a fixé le nombre d'ETP devant être transférés en cas de changement d'attributaire de la convention TER en ce qui concerne les lots 1 et 2 après avoir sollicité des parties, dans le cadre de l'instruction conformément à l'article L. 1263-1 du code des transports, la communication des informations nécessaires.
119. Enfin, dans ces conditions, il n'y a pas lieu pour l'Autorité de faire droit à la demande de la région tendant à ce qu'il soit enjoint à SNCF Voyageurs de communiquer certains documents nécessaires à la détermination du nombre d'ETP devant être transférés.

## DÉCIDE

- Article 1<sup>er</sup>** Le nombre d'équivalents en emplois à temps plein devant être transférés en cas de changement d'attributaire de la convention de service public de transport ferroviaire de voyageurs conclue entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Voyageurs est fixé à [100 - 200] pour le lot 1 et à [400 - 500] pour le lot 2 conformément aux calculs figurant en annexe à la présente décision (colonne « chiffrage ART arrondi par catégorie d'emploi »).
- Article 2** Le surplus des conclusions présentées par la région et SNCF Voyageurs est rejeté.
- Article 3** La présente décision sera notifiée à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et à SNCF Voyageurs et publiée sur le site internet de l'Autorité et au Journal officiel de la République française, sous réserve des secrets protégés par la loi.

*L'Autorité a adopté la présente décision le 28 février 2020.*

*Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Cécile George et Marie Picard ainsi que Monsieur Yann Pétel, membres du collège.*

Le Président

Bernard Roman

- Annexe 1** Tableau récapitulatif des ETP devant être transférés en cas de changement d'attributaire de la convention de service public de transport ferroviaire de voyageurs pour le lot 1.
- Annexe 2** Tableau récapitulatif des ETP devant être transférés en cas de changement d'attributaire de la convention de service public de transport ferroviaire de voyageurs pour le lot 2.

Annexe 1

Tableau récapitulatif des ETP devant être transférés en cas de changement d'attributaire de la convention de service public de transport ferroviaire de voyageurs pour le lot 1

| Groupement   | Catégorie | Emplois  | ETP convention TER               | Calcul ART                       | Chiffrage ART arrondi par catégorie d'emploi* | Ratio selon décret n°2018-1242 |
|--------------|-----------|--|----------------------------------|----------------------------------|---|--------------------------------|
| 1            | 1 A/B     | conduite ligne<br>autre conduite<br>encadrement  |                                  | [...]<br>[...]<br>[...]          | [...]   |                                |
|              | 1C        | équipes et services à bord<br>LAF et équipes mobiles<br>encadrement direct   |                                  | [...]<br>[...]<br>[...]          | [...]   |                                |
|              | 1D        | ventes aux guichets  |                                  | [...]                            | [...]   |                                |
|              |           | Services en gare assurés pour le compte de<br>Gares&Connexions   |                                  | [...]                            | [...]   |                                |
|              |           | escale et services en gare<br>escales prestations techniques<br>encadrement  |                                  | [...]<br>[...]<br>[...]          | [...]   |                                |
|              | 1E        | maintenance<br>mouvement<br>autre<br>encadrement   |                                  | [...]<br>[...]<br>[...]<br>[...] | [...]   |                                |
| <b>Total</b> |           | [...]  | [...]                            | [...]                            |   |                                |
| 2            | 2A        | ingénierie de maintenance<br>organisation et planification<br>qualité, sécurité environnement<br>encadrement                 | [...]<br>[...]<br>[...]<br>[...] | [...]<br>[...]<br>[...]<br>[...] | [...]   |                                |
|              | 2E        | conception de plan de transport<br>gestion des ressources et coordination<br>qualité, sécurité, environnement<br>encadrement | [...]<br>[...]<br>[...]<br>[...] | [...]<br>[...]<br>[...]<br>[...] | [...]   |                                |
| <b>Total</b> |           | [...]  | [...]                            | [...]                            |   |                                |
| 3            | 3a        | RH   | [...]                            | [...]                            | [...]   |                                |
|              | 3 b/c     | Comptabilité, contrôle de gestion, achats  | [...]                            | [...]                            | [...]   |                                |
|              | 3d        | SI   | [...]                            | [...]                            | [...]   |                                |
|              | 3e        | Communication<br>Autres<br>DG TER  | [...]<br>[...]<br>[...]          | [...]<br>[...]<br>[...]          | [...]<br>[...]<br>[...]                       |                                |
| <b>Total</b> |           | [...]  | [...]                            | [...]                            |   |                                |
| <b>TOTAL</b> |           | [...]  | [...]                            | [...]                            |   |                                |

\*Règle d'arrondis établie par catégorie d'emploi conformément au IV de l'article 2 du décret n° 2018-1242

Tableau récapitulatif des ETP devant être transférés en cas de changement d'attributaire de la convention de service public de transport ferroviaire de voyageurs pour le lot 2

| Groupement   | Catégorie | Emplois  | ETP convention TER               | Calcul ART                       | Chiffrage ART arrondi par catégorie d'emploi* | Ratio selon décret n°2018-1242 |
|--------------|-----------|--|----------------------------------|----------------------------------|---|--------------------------------|
| 1            | 1 A/B     | conduite ligne<br>autre conduite<br>encadrement  |                                  | [...]<br>[...]<br>[...]          | [...]   | [...]                          |
|              | 1C        | équipes et services à bord<br>LAF et équipes mobiles<br>encadrement direct   |                                  | [...]<br>[...]<br>[...]          | [...]   |                                |
|              | 1D        | ventes aux guichets  |                                  | [...]                            | [...]   |                                |
|              |           | Services en gare assurés pour le compte de Gares&Connexions  |                                  | [...]                            |   |                                |
|              |           | escale et services en gare<br>escales prestations techniques<br>encadrement  |                                  | [...]<br>[...]<br>[...]          |   |                                |
|              | 1E        | maintenance<br>mouvement<br>autre<br>encadrement   |                                  | [...]<br>[...]<br>[...]<br>[...] | [...]   |                                |
| <b>Total</b> |           | [...]  | [...]                            | [...]                            |   |                                |
| 2            | 2A        | ingénierie de maintenance<br>organisation et planification<br>qualité, sécurité environnement<br>encadrement                 | [...]<br>[...]<br>[...]<br>[...] | [...]<br>[...]<br>[...]<br>[...] | [...]   |                                |
|              | 2E        | conception de plan de transport<br>gestion des ressources et coordination<br>qualité, sécurité, environnement<br>encadrement | [...]<br>[...]<br>[...]<br>[...] | [...]<br>[...]<br>[...]<br>[...] | [...]   |                                |
| <b>Total</b> |           | [...]  | [...]                            | [...]                            |   |                                |
| 3            | 3a        | RH   | [...]                            | [...]                            | [...]   |                                |
|              | 3 b/c     | Comptabilité, contrôle de gestion, achats  | [...]                            | [...]                            | [...]   |                                |
|              | 3d        | SI   | [...]                            | [...]                            | [...]   |                                |
|              | 3e        | Communication<br>Autres<br>DG TER  | [...]<br>[...]<br>[...]          | [...]<br>[...]<br>[...]          | [...]<br>[...]<br>[...]                       |                                |
| <b>Total</b> |           | [...]  | [...]                            | [...]                            |   |                                |
| <b>TOTAL</b> |           | [...]  | [...]                            | [...]                            |   |                                |

\*Règle d'arrondis établie par catégorie d'emploi conformément au IV de l'article 2 du décret n° 2018-1242