

Consultation publique

## **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.

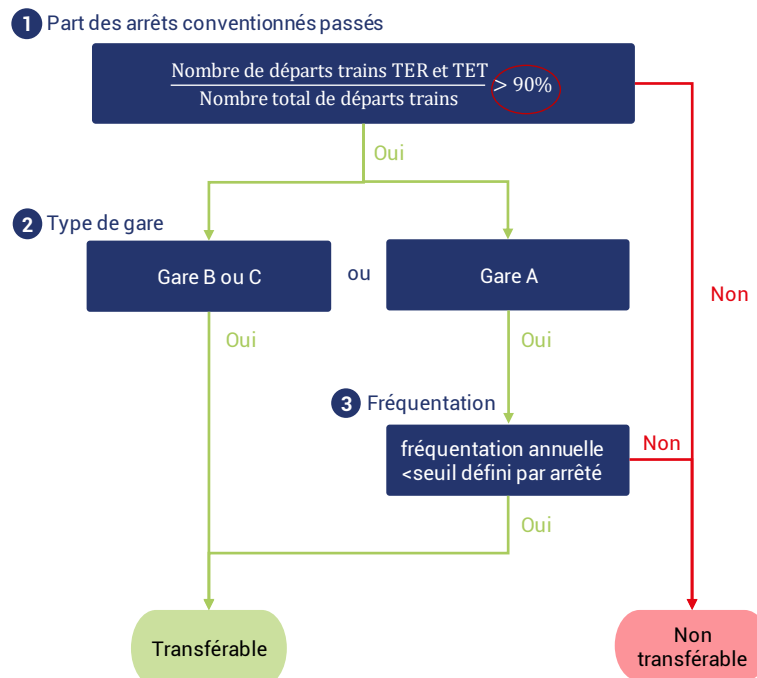
## I. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF ISSU DE L'ARTICLE L. 2121-17-4 DU CODE DES TRANSPORTS

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 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 ?***

Saisissez ici votre réponse.

#### ***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 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 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 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 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 Saisissez ici un complément de réponse.

**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 Saisissez ici un complément de réponse.

**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 Saisissez ici un complément de réponse.

Comment la comprenez-vous ?

Saisissez ici votre réponse.

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 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.

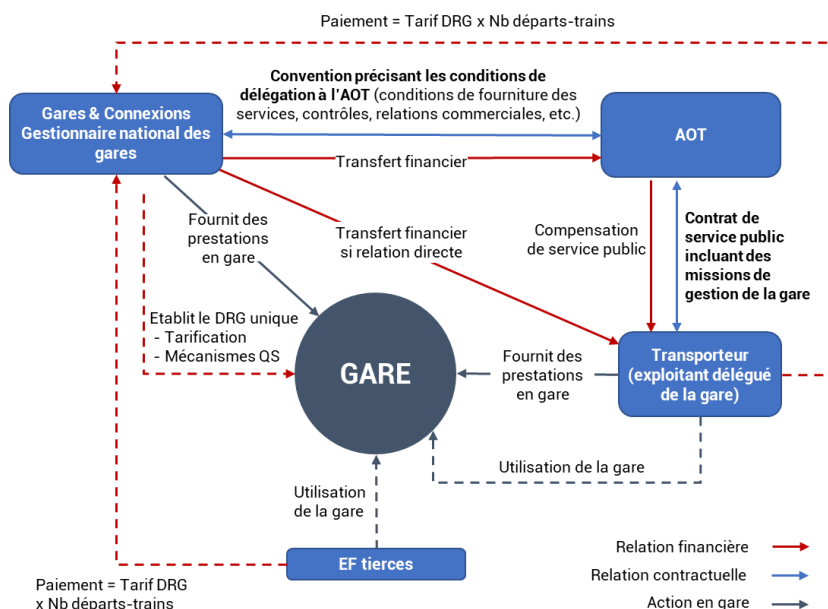
- la possibilité pour l'AOT de demander le transfert des contrats ?

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 ?**

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 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 ?**

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 ?***

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 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 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.

---