



Avis sur le rapport 4-2 de l'Exécutif régional
Contractualisations avec Gares & Connexions

Rapporteur : Cédric Journeau

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Les réformes successives du système ferroviaire français ont créé différentes entités dont SNCF Gares & Connexions en charge de la gestion unifiée des gares et qui se doit notamment d'assurer un service public transparent et non discriminatoire dans le cadre de l'arrivée d'autres opérateurs.

Dans ce contexte, le contrat des services en gare 2023-2025 entre la Région BFC et SNCF Gares & Connexions a pour ambition de définir une trajectoire pour les gares ferroviaires de Bourgogne-Franche-Comté qui s'articulera notamment autour de trois axes prioritaires :

- Offrir un service aux usagers de la gare qui soit à la fois de qualité et qui réponde aux besoins en réactualisant l'ambition de services initialement établie en 2018 (confort, information, sûreté, sécurité...).
- Renforcer l'accessibilité et investir dans les gares, au titre du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA Ad'AP) et au-delà, afin d'améliorer le confort des personnes en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite (PSH/PMR).
- Assurer la transparence financière des données permettant le calcul du montant des redevances prévues par le Document des Références des Gares et de tous les projets.

Ce contrat s'appliquera aux 198 gares et haltes de Bourgogne-Franche-Comté classées selon l'évolution du flux de voyageurs par jour dans chaque gare. De fait, une variation avec la précédente convention aboutit à une nouvelle répartition : 16 gares d'intérêt local basculeront en gare de proximité avec un flux supérieur à 200 voyageurs par jour, 4 deviennent gares nationales notamment.

Avis du CESER

- En premier lieu, le CESER salue la mise en œuvre quasi complète du schéma directeur d'accessibilité des gares (SDA Ad'AP) voté en 2018 et qui arrivera à son terme en 2026. Ces réalisations souvent onéreuses permettent de faciliter l'accès aux trains depuis l'extérieur de la gare à tous les usagers. Toutefois, pour être totale, l'accessibilité repose également sur la présence d'agents en gare, indispensable pour prendre en charge de manière optimale les usagers les plus vulnérables. Il conviendra d'anticiper un second schéma au-delà de 2026 pour prendre en compte les gares non intégrées dans ce premier schéma, en lien avec le CPER volet Mobilités.
- Une complexité gravite autour de cette convention. Elle résulte de la multiplication des acteurs tant exploitants, qu'autorité(s) organisatrice(s) des mobilités ou intervenants extérieurs et fait craindre que cette multitude d'acteurs ralentisse la prise de décision sur l'avenir des gares (aménagement...).

Vote du CESER : adopté à l'unanimité.

Monsieur Guy Zima ne participe pas au vote pour cause de conflit d'intérêt.

Déclaration


François Thibaut, au nom de la CGT

Cette convention avec Gares et Connexions est le symbole même du triomphe de la bureaucratie institutionnelle au service du libéralisme et de la concurrence. L'éclatement du ferroviaire à travers les lois de 2014 et 2018 conduit à des sommets d'échanges internes et externes au groupe ferroviaire qui créent le bonheur (et la richesse) de juristes appointés par ces coûts de marchandages qui enchérissent le système. Mais de cela visiblement, peu ont cure. Sincèrement, la vulgarisation de cette convention, des flux financiers générés, des missions déléguées à l'AOM, puis transférées au transporteur selon les prescriptions de Gares et connexions nous prendrait un temps certain sans garantie de résultat.

Seul point positif de ce dédale, l'avancée favorable du Schéma directeur sur l'accessibilité pour les gares de notre région.

Sous ces réserves et remarques la CGT votera l'avis.