



© Pascal Lais

FICHE N°3

Réforme : les suites

GESTION DES GARES

Ces propositions s'inscrivent dans le cadre contraint de la loi. La CGT continue de combattre cette réforme. Elle exige l'abrogation des dispositions législatives qui constituent « le pacte ferroviaire ». Elle porte une proposition globale pour une entreprise publique de service public unique et intégrée, qu'elle a remise au Premier ministre sous la forme du rapport « Ensemble pour le fer ».

CE QUE PRÉVOIT LA LOI

- La gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers une filiale de SNCF Réseau dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière ;
- 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 ;
- Favoriser la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs ainsi que leur coopération ;
- Contribuer au développement équilibré des territoires ;
- Un comité de concertation pour la gestion des grandes gares ;
- Un contrat pluriannuel avec l'Etat pour déterminer en particulier les objectifs assignés au gestionnaire de gares en matière de qualité de service, de trajectoire financière, d'accès des entreprises ferroviaires aux gares, de sécurité, de rénovation et de propreté des gares et de développement équilibré des territoires.



ÉCHÉANCES PRÉVUES DE MISE EN APPLICATION

- Comité de concertation pour la gestion des grandes gares : mai 2019
- Contrat pluriannuel : août 2019
- Statut de la filiale : octobre 2019
- Guichet unique : publication éventuelle

ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

- Le capital de la filiale doit être détenu à 100% par SNCF Réseau et doit être incessible ;
- Limiter le nombre de cheminots transférés dans cette filiale au strict nécessaire pour « l'autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière », les autres cheminots relevant de SNCF Réseau ;
- La totalité de la marge financière doit être dédiée au financement des projets de développement des gares ;
- L'État doit s'engager dans le développement des gares au travers d'une augmentation de ses subventions ;
- La complémentarité des modes de transport doit être envisagée au travers d'objectifs de réduction des émissions de CO². A cet effet, elle doit favoriser le report modal vers les modes les moins polluants ;
- Le développement équilibré des territoires doit être évalué, quantifié et répondre à des objectifs chiffrés. Ces questions doivent être soumises annuellement pour avis aux CESER, CESE et au final soumises à l'avis du Parlement ;
- Les investissements dans les grandes gares ne peuvent pas se faire au détriment de l'aménagement du territoire et de l'égalité de traitement : l'État a une responsabilité en termes d'aménagement du territoire et de mise aux normes et ne peut pas renvoyer le financement des gares de proximité aux seuls territoires.

ENSEMBLE POUR LE FER