



## Secteur Fédéral CGT des Cheminots de la région Nord-Pas de Calais



# La Gare du Nord ? Un pognon de dingue !



La publication de la Loi sur le « Pacte ferroviaire » a ouvert de nombreux appétits, **notamment financiers**. Ceux-ci se sont ouvertement et plusieurs fois exprimés ces derniers mois.

Les entreprises ferroviaires privées nous ont expliqué les bienfaits d'une ouverture à la concurrence dans le secteur des transports voyageurs, surtout ceux du Service Public conventionné, qui donnent accès à la **subvention publique**.

Mais il existe un autre angle d'attaque pour le secteur financier : Celui des gares, sur lequel quelques opérateurs importants, particulièrement performants dans la captation de rentes, envisagent de mettre la main, y compris en démembrant le Groupe Public, encore Ferroviaire, et bientôt simplement « Unifié ». **De ce point de vue, l'exemple de la Gare du Nord (2<sup>e</sup> gare des Hauts de France) et de sa SEMOP est « riche » d'enseignements.**



### Qu'est-ce qu'une SEMOP ?

Une SEMOP est une Société d'Economie Mixte à Opération Unique. C'est une société anonyme régie par les dispositions du Code du commerce, composée d'au moins deux actionnaires ; une collectivité territoriale ou un groupement de collectivité, l'Etat, et un opérateur privé.

Elle se distingue des Société d'Economie Mixte ordinaires par quelques caractéristiques propres.

En effet, **l'entité publique peut y être minoritaire, et détenir 34% au minimum des actions.**

Sa participation ne peut être supérieure à 85%, les droits de vote étant proportionnellement attribués.

La présidence du Conseil d'Administration ou de Surveillance de la SEMOP est obligatoirement exercée par un élu désigné (ou un représentant de l'acteur public dans le cas de la gare du Nord). La direction opérationnelle et la représentation de la société est assurée par l'opérateur privé.

Une SEMOP ne peut pas créer de filiale ou avoir une participation, même minoritaire, dans une autre société. Son objet social consiste en l'exécution d'un contrat unique avec l'entité publique pour la gestion d'une concession de service public.

Enfin, le contrat doit être attribué à la SEMOP par appel d'offres publié par l'autorité publique, pour choisir l'opérateur privé.

C'est à l'issue de cette consultation que la SEMOP est créé et le contrat de concession signé. Un document de préfiguration doit d'ailleurs être inclus dans le dossier de consultation.

37, rue de Tournai, 59000, Lille - Tél. : 03 28 55 76 06 (Interne: 221606)

Fax : 03 20 06 78 04 - **Courriel** : [secteur-cgt-cheminots-lille-secretariat@orange.fr](mailto:secteur-cgt-cheminots-lille-secretariat@orange.fr)

**Site Internet**: <http://cheminots-cgt-nord-pas-de-calais.fr/>

## **Pourquoi une SEMOP ?**

La SEMOP est la réponse institutionnelle aux critiques de plus en plus nombreuses qui s'élèvent contre les diverses formes de Partenariat Public Privé (PPP). Profitant de la complaisance des pouvoirs publics, ces PPP bénéficient de l'Ingenierie financière de Bercy par le biais de la Mission d'Appui aux PPP (MAPPP, transformée en 2016 en FIN Infra) permettant à de **grands groupes de capter tout ou partie de la valeur créée par les activités concédées**. De nombreuses associations et plusieurs collectivités territoriales ont dénoncé le coût exorbitant et l'opacité de ces contrats ; opacité entretenue sous le prétexte du « secret industriel et commercial ». Cette situation a conduit certains élus à retenir d'autres options comme la création de Sociétés Publiques Locales, Régies ou EPIC.

La gestion de la distribution et l'assainissement de l'eau en fournit moult exemples. Cette démarche est toutefois rendue difficile par la tenaille financière étreignant les collectivités, qui associe endettements excessifs consécutifs à des emprunts toxiques (crise des 'subprimes') et baisse des dotations de l'État (austérité budgétaire). Le danger de retour des Sociétés d'Economie Mixte ordinaires a toutefois été clairement identifié par les grands opérateurs privés, et a conduit ces derniers à exercer des pressions sur le législateur pour remettre à l'ordre du jour des « partenariats » aux avantages moins voyants, et leur offrant la conduite opérationnelle des projets.

Les SEM ordinaires présentent en effet un inconvénient majeur pour les promoteurs des PPP ; **celui de la détention de la majorité des actions par l'autorité publique**. Celle-ci interdit en effet le contrôle opérationnel du projet par le partenaire privé, et ne permet pas l'intégration de sa participation dans son périmètre de consolidation, excluant toute remontée de dividendes. La SEMOP a pour objet de régler ces « désagréments », **et elle reste bien un PPP masqué !**

## **Les innovations « Gare du Nord 2024 »...**

C'est l'article 67 de la Loi 2017-257 du 28 février 2017 qui pose le cadre législatif particulier de la Gare du Nord, introduisant un certain nombre de dérogations au cadre général.

En premier lieu par le statut de l'acteur public à la création de la SEMOP dont le représentant dans le cas présent n'est pas un élu, mais dépend de SNCF Mobilité. Reste à savoir ce que deviendra ce montage au 1<sup>er</sup> janvier 2020 lors de la création de la filiale Gares de SNCF Réseau !

Une autre particularité réside dans la répartition du capital. S'il est prévu que SNCF Mobilité détienne entre 34% et 85% du capital de la SEMOP, le texte de Loi précise bien qu'elle possèdera au moins 34% des voix au sein des organes délibérants ; la proportionnalité des droits de vote n'apparaît plus comme automatique.

Celle-ci semble par ailleurs à géométrie variable, Gares et connexions ayant déjà annoncé une participation financière aux travaux à hauteur de 42% (250M€ pour un montant total de travaux de 600M€). La Mairie de Paris n'a pas, pour sa part, écarté une participation financière aux travaux d'agrandissement de la Gare.

Ces deux participants majeurs devraient déléster l'opérateur privé (CEETRUS, filiale d'Auchan et acteur privé pré-sélectionné) d'un apport trop important.

Enfin cerise sur le gâteau, cette formule permettra toujours quelques innovations intéressantes pour le « partenaire privé », pour autant qu'elles soient organisées discrètement ; ce que permet la Loi sur le secret des affaires à laquelle sera soumis le contrat de concession... En effet, à la faveur de la publication d'un simple arrêté ministériel (comme celui signé par Nicolas Hulot pour les aéroports de la Côte d'Azur), il devrait être possible à la SEMOP de séparer dans sa comptabilité les recettes issues des redevances ferroviaires de celles issues des surfaces commerciales qui reviendront essentiellement aux actionnaires.

Celles-ci sont importantes et leur évolution sous l'effet des technologies numériques est pleine de promesses (voir le Phygital). Mais avec un tel dispositif réglementaire elles ne contribueraient pas, contrairement aux déclarations de la direction de Gares et Connexions, à la maintenance et aux investissements des gares. Ceux-ci reposeraient alors exclusivement sur les titres de transport des usagers.

**Loin d'être une City Booster, la gare devient alors une City Capture !**

## Amusant !

La direction de Gares et Connexions présente régulièrement l'intérêt de Gares & Connexions de rester en dessous de 50 %.

D'après elle, cette situation présenterait l'avantage « de ne pas soumettre l'entreprise au Code des marchés publics et d'éviter ainsi les surcoûts liés aux contraintes réglementaires de celui-ci.

Elle permettrait par ailleurs un process plus rapide de passation des marchés ».

**L'UFCM-CGT attire l'attention des cheminots sur les errements ayant cours chez quelques grands concessionnaires, comme les sociétés d'autoroutes, les gestionnaires de parkings ou prestataires de stationnement.**

Les exemples de gonflements artificiels de factures par ces prestataires extérieurs, filiales de ces mêmes groupes, ont suffisamment été mis en relief par la Cour des Comptes, l'ARAFER et les médias, pour que cet argument ne puisse pas troubler notre vision sur les affaires financières.



## Qu'est-ce que le Phygital ?

Le terme Phygital est apparu en 2013, de la contraction entre les mots "physique" et "digital", qui renvoie à une stratégie marketing.

Le *phygital commerce* est un point de vente physique qui intègre les données et méthodes du monde digital dans l'optique de développer son chiffre d'affaires.

Mais derrière cette sémantique présentant une démarche commerciale, **se dissimule en fait une stratégie de plateforme permettant une fois encore de détourner et de capter les profits générés** dans le cadre de ces activités concentrées dans les gares, au lieu de les créer.

Celles-ci n'hésitent pas en effet à user et abuser du *Digital Labor*, travail des utilisateurs, certes consommateurs, mais surtout producteurs de biens et de liens sur internet, effectué par le simple glissement des doigts sur l'écran ou des clics de souris...

**Un travail digital bien entendu non rémunéré et qui permet de gonfler les profits de ces plateformes !**



## Des élus locaux dépossédés de leur mission d'aménagement du territoire...

L'option retenue pour la Gare de Paris Nord est directement liée à la réforme ferroviaire.

Outre la création de la filiale Gares à SNCF Réseau, celle-ci comporte en effet un chapitre sur la création d'un Comité de concertation composé entre autres des collectivités territoriales concernées, destiné à être consulté sur les investissements en gare et à proximité.

Un vœu pieu quand on sait que ce comité n'aura **aucune visibilité sur les travaux et les flux financiers** au sein d'une SEMOP à laquelle ils ne participeront pas.

C'est en effet, la direction opérationnelle du projet, et donc l'acteur privé, **qui aura l'ensemble des informations et qui sera toute puissante** au sein de cette structure taillée pour elle.

Il est d'ailleurs surprenant qu'une porte d'entrée sur la ville ne fasse pas l'objet de plus d'attention de la part du responsable de l'aménagement urbain...

**Pour l'UFCM-CGT**, la formule de la SEMOP est bien une version masquée de Partenariat Public Privé qui vise à transférer une part substantielle de la valeur créée par les activités au sein et autour de la gare vers la sphère financière.

Et cela dans une totale opacité, maintenant légalisée par la Loi sur le secret des affaires.

### Pour la CGT :

- La gestion des gares doit être et rester publique et transparente ;
- Le développement équilibré des territoires doit être évalué et quantifié, dans le cadre d'un processus démocratique ;
- La totalité de la marge financière doit être dédiée au financement des projets de développement des gares ;
- 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'Etat et les collectivités ont une responsabilité majeure en termes d'aménagement du territoire. Dans tous les cas l'Etat doit garder la responsabilité de la mise aux normes et ne peut pas renvoyer le financement des gares de proximité aux seuls territoires ;
- 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.



Lille le 12 octobre

37, rue de Tournai, 59000, Lille - Tél. : 03 28 55 76 06 (Interne: 221606)

Fax : 03 20 06 78 04 - **Courriel** : [secteur-cgt-cheminots-lille-secretariat@orange.fr](mailto:secteur-cgt-cheminots-lille-secretariat@orange.fr)

**Site Internet**: <http://cheminots-cgt-nord-pas-de-calais.fr/>