



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Revoir l'externalisation de la restauration ferroviaire

Question écrite n° 31028

Texte de la question

M. Fabien Roussel attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les conditions de la sous-traitance par la SNCF de la restauration ferroviaire, pour les TGV et les Intercités comme pour les filiales internationales pour la partie Eurostar, Thalys et Lyria. Aujourd'hui, les détenteurs des contrats d'exploitation sont Newrest Wagons-Lits pour le service à bord, Facilit'rail pour le service à terre et l'acheminement, Momentum, LSG et Facilit'rail internationale pour la partie internationale. Le modèle économique choisi s'appuie pour une partie sur le paiement de la prestation logistique et commerciale et pour l'autre partie, sur une forme de subvention d'investissement par la puissance publique. Concrètement, la SNCF paie ces entreprises pour chaque service prévu sur un train, qu'il roule ou pas. Le rôle de ces prestataires se « réduit » donc à mettre à disposition des salariés, tandis que tous les investissements sont payés par la SNCF, de même que les frais bancaires liés aux transactions, les impayés et les loyers des différents locaux de travail. Les augmentations de salaires éventuelles sont, elles aussi, prises en charge par la SNCF à hauteur de 70 % de l'indice d'évolution du coût du travail. Selon les syndicats, depuis le début du contrat en 2013 jusqu'à fin 2018, pas moins de 50 millions d'euros ont été engloutis en amortissements. Les profits réalisés sont donc non seulement très conséquents, mais font en plus l'objet de pratiques d'optimisation fiscale agressives. Ainsi, aux dividendes versés aux actionnaires - 2,5 millions d'euros pour Newrest WL et 450 000 euros pour Facilit'rail France en 2018 - s'ajoutent 8 millions d'euros, soit 3,3 % du chiffre d'affaires, qui remontent dans la *holding* Newrest Group Holding SAS, basée à Madrid, mais détenue en réalité par OJACO ARL, immatriculée au Luxembourg. Du côté de l'emploi, la situation est tout aussi préoccupante. Chez Newrest Wagons-lits, les effectifs sont ainsi passés de 1 406 en 2015 à 1 171 en 2019, soit une baisse de 11 %, tandis que dans la même période, l'intérim a atteint 15 %. L'emploi en CDI a en grande partie été remplacé par des emplois précaires au prix d'un plan de départs volontaires financés à 100 % par la SNCF en 2015, pour un coût de 7,9 millions d'euros. Les mêmes conséquences négatives du recours à la sous-traitance se répercutent également à l'international. Dans de telles conditions, il demande la révision de la politique d'externalisation de la restauration ferroviaire et la réintégration du service dans la SNCF, comme le fait la Deutsch-Bahn en Allemagne.

Texte de la réponse

La prestation de restauration à bord des trains relève de la politique commerciale de la SNCF qui dispose en la matière, et a fortiori dans le cadre de son nouveau statut de société anonyme à capitaux publics, d'une autonomie de gestion. Il lui appartient ainsi de décider de la manière dont elle réalise cette prestation au regard des contraintes techniques, économiques et commerciales auxquelles elle est confrontée. Ainsi, SNCF Voyageurs a choisi de passer des appels d'offres pour sélectionner une société chargée d'assurer la restauration à bord des trains ce qui inclut la définition de l'offre et l'achat des produits ainsi que le service à bord. Compte-tenu de l'importance du service de restauration à bord dans les TGV et Intercités, le Gouvernement demande à la SNCF d'être particulièrement attentive à la fois à l'attractivité du service rendu aux voyageurs, à la viabilité économique du contrat dans un contexte d'ouverture à la concurrence, ainsi qu'aux

engagements du sous-traitant en matière de responsabilité sociétale des entreprises. Conçu pour assurer un choix optimal du futur prestataire sur la base de critères précis portant sur les enjeux économiques, sociaux et environnementaux, l'appel d'offres actuel est entré en vigueur au 1er octobre 2021.

Données clés

Auteur : [M. Fabien Roussel](#)

Circonscription : Nord (20^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 31028

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 10 mai 2021

Question publiée au JO le : [7 juillet 2020](#), page 4701

Réponse publiée au JO le : [26 octobre 2021](#), page 7891