

# L'ouverture des gares à la concurrence, un saut dans l'inconnu

Avec l'interview de



**Aloïs Ramel**  
Avocat associé

Article paru dans

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/louverture-des-gares-a-la-concurrence-un-saut-dans-linconnu-1383863>

# L'ouverture des gares à la concurrence, un saut dans l'inconnu

Certaines prestations assurées dans les gares françaises par la SNCF peuvent être, depuis peu, reprises en direct par une région, ou confiées à un opérateur alternatif. Mais pour l'instant, contrairement aux appels d'offres sur les lignes TER, beaucoup s'interrogent sur l'intérêt du nouveau dispositif.



La France compte un peu plus de 3.000 gares gérées par la SNCF, mais beaucoup sont de simples haltes avec des prestations techniques ou commerciales réduites à la portion congrue. (Marta NASCIMENTO/REA)

Par [Denis Fainsilber](#)

Publié le 2 févr. 2022 à 06:45 Mis à jour le 2 févr. 2022 à 09:01

Après l'ouverture à la concurrence [d'une partie des lignes françaises de TGV](#) et TER, sera-ce bientôt au tour des gares ? Depuis la publication d'un arrêté en juillet dernier, le monopole de la SNCF sur ces installations immobilières peut en effet être remis en cause dans les années à venir. La menace semble lointaine néanmoins, car les régions sont très hésitantes à l'idée de déclencher ce décret, qui reste facultatif.

De quoi s'agit-il ? Depuis sa création en 1937, la SNCF n'est pas propriétaire des 3.000 gares françaises, mais seule [en charge du domaine public ferroviaire](#), aujourd'hui à travers sa filiale Gares & Connexions. Or ce modèle « de gestionnaire unique » est juridiquement remis en cause. Une « autorité organisatrice de mobilités », en clair une région, peut désormais choisir de reprendre elle-même en régie certains services en gare, ou de les confier à un nouvel opérateur entrant sur une ligne donnée de TER, au nom d'une meilleure rationalité économique.

## Des tâches souvent très réduites

Cette remise en jeu ne touche pas les grandes gares dites « d'intérêt national », largement desservies par TGV [comme Paris Montparnasse](#), Lyon-Part-Dieu ou Marseille-Saint-Charles : le décret ne s'applique qu'aux sites accueillant au moins 95 % de leurs services de passagers en version conventionnée, en l'occurrence des TER financés par une région. La définition n'est pas si réduite sur le papier, puisque 2.600 gares françaises sur 3.029 sont théoriquement éligibles, selon une source informée. « Mais sur ce total, 1.600 sont en fait de simples haltes sans bâtiment ouvert aux voyageurs, et sur le solde de 1.400 sites, seuls 400 comptent des commerces », relativise une autre source. Donc des prestations souvent très réduites.

Pas question ici [de transférer la gestion de la boutique Relay](#) qui vend journaux ou bombons, ou du buffet de la gare, ni celle de la circulation des trains qui relève de SNCF Réseau, ni des automates de vente de billets. Et ce même si la SNCF vient à perdre une ligne locale au profit de la concurrence, comme sur Marseille Nice promis à Transdev. Les prestations pouvant être déléguées à un tiers relèvent, par exemple, de l'orientation du public, de l'assistance aux passagers à mobilité réduite (PMR), de la surveillance anti-incendie, du gardiennage, nettoyage et maintenance légère du site. Réparties en deux catégories, certaines de ces tâches peuvent changer de main sans accord de la SNCF, et les autres dites « facultatives » doivent, à l'inverse, recueillir l'aval de Gares & Connexions.

## Présence humaine

Des enjeux économiques assez minces, une propension incertaine à réduire les coûts de fonctionnement, et une certaine complexité de mise en oeuvre dans une petite gare : il n'en faut pas plus pour expliquer pourquoi aucune convention de délégation n'a été signée à ce jour. Considéré comme une bouteille à l'encre, le décret est compliqué dans son application et touche à un marché financièrement microscopique, avance un connaisseur du dossier.

« Cette nouvelle disposition n'organise pas vraiment la concurrence, ne vise pas n'importe quelle gare, et le calendrier n'est pas très précis », ajoute Aloïs Ramel, avocat du cabinet Seban et associés. Toutefois, « l'enjeu peut être de mettre des tâches plus larges » dans les contrats bientôt discutés avec les opérateurs ferroviaires alternatifs, dit-il, « et cela permettrait aussi d'avoir un peu plus de présence humaine dans les gares ».

## Trois lignes en Ile-de-France

A ce stade, seules deux régions semblent avoir déjà joué le jeu, mais avec une formulation hypothétique, car remontant avant la publication du fameux décret. La région Paca aurait fait allusion à cette ouverture [dans ses appels publics à concurrence](#), de même que l'Ile-de-France, mais sur un lot modeste pour commencer. Certaines gares des lignes de tram train T4 et T11 exploitées par la SNCF, ouvertes à la concurrence fin 2023, ainsi qu'un petit barreau de la ligne P de Transilien, Esbly-Crécy la Chapelle (Seine-et-Marne) rentreraient dans le champ du décret « gares ».

Des pistes encore très limitées, alors que plus largement, la SNCF ne s'attend aucunement à une entrée du privé dans les gares, en raison des règles de régulation. « Les gares sont un bien commun, et aucun investisseur privé ne mettrait d'argent dans celles-ci, car le taux de rémunération, fixé par l'Autorité de régulation des transports (ART), est très bas », soulignait récemment [le patron du groupe, Jean-Pierre Farandou](#), devant des sénateurs.