

Compte-rendu de la réunion du travail du 15 juin sur la diversité commerciale et artisanale dans les gares, autour de la Sénatrice Fabienne Keller

La réunion s'est tenue dans la salle Champetier de Ribes du Sénat, le 15 juin, entre 15h et 17h.

Etaients présents :

- Fabienne Keller, Sénatrice ;
- Denis Badré, Sénateur-Maire de Ville d'Avray, Président de CVM ;
- Claude Gressier, Haut Fonctionnaire au Ministère de l'Ecologie, Administrateur de la SNCF, Vice-président de CVM ;
- Jean-Claude Delorme, Vice-président de la CCI de Saint Etienne, Vice-président de CVM
- Florence Frangeul, pour la FBCT (Fédération Boucherie Charcuterie Traiteurs) ;
- Sandrine Choux, pour l'UNFD (Union Nationale des Fruits et Légumes) ;
- Caroline Rigaud et Pierre Dey, pour PROCOS ;
- Bernadette Roussy pour l'ACFCI ;
- Marcel Valin, Manager du Commerce à Montrouge ;
- Stéphane Girard et Eymeric de Montauzon pour Hammerson ;
- Marielle Abric, Directrice Affaires Publiques, et Béatrice Vauday, en charge des gares TER, pour Gares et connexions ;
- Sébastien Vanhoove, Directeur Général Adjoint d'A2C, filiale de la SNCF chargée de la commercialisation et de la gestion des emplacements commerciaux situés dans les gares
- Pierre Creuzet, Directeur Général de Centre-Ville en Mouvement (CVM)
- Albane Réal, coordinatrice de projets à CVM ;

La réunion commence par une introduction du Sénateur Denis Badré. Il rappelle notamment que la SNCF a fait un très gros effort pour faire en sorte que les gares accueillent convenablement les voyageurs dans les villes, et pour accroître la qualité des services. L'idée centrale est de faire de la gare un lieu de vie. Le temps où les gares étaient loin des centres-villes et isolées est révolu.

Denis Badré souligne le rôle de la SNCF, avec par exemple le « panier fraîcheur » qui permet aux agriculteurs de vendre leurs produits à l'intérieur-même des gares.

Pour Fabienne Keller, le thème directeur de cette après-midi de travail est « Gares et commerces ». C'est un thème dont on discute depuis plusieurs mois. La Sénatrice rappelle que cela fait 15 mois qu'elle a remis le rapport sur les Gares contemporaines au Premier Ministre. Pour CVM, ce fut l'occasion d'en faire une table-ronde lors des Assises Nationales du Centre-Ville de 2009 à Nancy. La Sénatrice refait régulièrement des visites de terrain afin d'observer les évolutions.

Selon elle, la problématique du jour nécessite un temps de maturation important. Cependant, de plus en plus, le monde du commerce s'intéresse à ce sujet. Pour le Sénatrice, la vie commerçante, au-delà de son aspect social et convivial, est aussi un moyen de financer la modernisation et l'embellissement des gares. C'est pour cela qu'il y aurait un intérêt conjoint.

Fabienne Keller lance un tour de table. Qu'attendent les uns et les autres de la réunion ?

- Fabienne Keller, Sénatrice, attend une réflexion sur les règles institutionnelles qui pourraient permettre plus de commerce et plus de cohérence dans les gares.
- Pierre Creuzet souligne l'intérêt de mettre en relation les fédérations de métiers avec les acteurs de nos Gares, tels qu'A2C. Il est rejoint sur ce point par Florence Frangeul, de la Fédération Boucherie Charcuterie Traiteurs, et par Sandrine Choux, en charge du commerce de détail fruits&légumes (UNFD). Plusieurs projets ont été imaginés par l'UNFD (Projet de triporteurs, et kiosque fruits & légumes vendus au détail).
- Les responsables de PROCOS voient dans cette réunion la continuité de celle qui s'est tenue le matin même sur le commerce dans les gares suite à l'étude Gares et commerce réalisée de leur côté.
- Bernadette Roussy, veut faire respecter la diversité commerciale attendue par le consommateur. C'est un marché à toucher, et il y a un potentiel énorme. Il faut comprendre pourquoi ce ne sont pas n'importe quels commerces qui peuvent être développés dans les gares, en revenant sur la question des baux commerciaux, les contraintes logistiques, et toutes les normes qui jouent sur l'attrait du commerce en gare.
- Marcel Valin, Manager du Commerce à Montrouge, s'intéresse aux centres-villes. Les nouvelles galeries commerciales des gares représentent une concurrence... comment gérer cette question ? Peut-on imaginer une synergie entre Gare et Centre-ville ?
- Stéphane Girard, du Groupe Hammerson, agit lui aussi dans les cœurs de ville. Comment leur environnement immédiat évolue – les Gares en font partie. Il est demandeur d'idées. Eymeric de Montauzon s'intéresse aux flux de mobilité, puisque construire des centres commerciaux, c'est gérer des flux. D'où l'intérêt porté au centre-ville et aux gares.
- Marielle Abric, s'occupe des Affaires Publiques à Gares et connexions. Les suites de la démarche sont intéressantes, il faut une pédagogie des contraintes. Il ne faut pas être dans une démarche de confrontation entre les différents acteurs.
- Sébastien Vanhoove, A2C, filiale de la SNCF qui gère les espaces commerciaux. Il faut rappeler et expliquer les spécificités du commerce dans une gare, notamment liées à la domanialité publique, et chercher des solutions pour lever ce qui peut être perçu comme des contraintes dans les implantations dans une gare. Il rappelle qu'il y a 3000 gares en France et environ 800 avec un commerce, et selon les endroits la question se pose différemment. Dans tous les cas la question qui se pose est : comment travailler ensemble pour lever ce qui est perçu comme des contraintes ?
- Béatrice Vauday s'occupe précisément du TER et du Transilien. Dans une optique de services à l'usager, il faut s'occuper des petites gares où il n'y a pas de potentiel pour le commerce. L'intérêt des « paniers fraîcheurs » (paniers en vente de fruits et légumes de saison arrivant directement des producteurs), c'est que ça ne coûte RIEN à la SNCF. Elle parle « d'effet tâche d'huile », il s'agirait d'un dispositif qui coûte très peu d'argent, mais est un service, et est très bon en terme d'image. Il faut que dans les gares, des gens du coin participent au quotidien. Il faut que les gens qui prennent le train tous les jours ne soient pas abandonnés, parce que la gare est un lieu de vie important (comme l'école, le marché, l'Eglise, etc). Elle souligne l'énorme succès des loueurs de vélo et de manière générale du **développement de l'intermodalité**. Si même le TER peut devenir plus vivant et être un lieu de services, alors on peut faire des choses partout.
- La CDC est présente car son métier est d'accompagner les collectivités territoriales, de développer les services, c'est un investisseur d'intérêt général. Il y a déjà des fonctions économiques autour des Gares, c'est le « **quartier Gare** ». C'est une question importante. Doit on parler de Gare, de quartier Gare ? D'où doit venir l'impulsion, quel rôle pour le quartier autour de la Gare ?
- John Ozinga, directeur France de Carrefour Property, a 3 missions : développer les enseignes du groupe, gérer le patrimoine immobilier, renforcer l'attractivité de nos sites. Carrefour

donne actuellement la priorité au commerce de proximité, avec Carrefour City, Carrefour Contact, le but étant d'offrir de la proximité à des tarifs plus attractifs. Carrefour fonctionne avec un système de franchises Carrefour. Il y a un futur pour le commerce de centre-ville et donc peut-être dans les gares. **L'intérêt de la gare St-Lazare, par exemple, ce sont les 400 000 passagers quotidiens qui y transitent.**

Pierre Creuzet lance les débats : comment mélanger enseignes nationales et enseignes locales ? Quel type de baux la SNCF propose-t-elle ? Comment augmenter la diversité commerciale ? Comment augmenter les horaires d'ouverture ? Fabienne Keller complète ces interrogations : Pourquoi n'a-t-on pas de boulangers, de supermarchés normaux ? Elle identifie le problème du prix au mètre carré, ce qui incite certaines catégories d'enseignes à s'installer plus que d'autres (prêt-à-porter).

Sébastien Vanhoove prend la parole sur la question du type de convention d'occupation proposée par la SNCF aux commerçants qui veulent s'installer dans les gares. Les contrats qui sont proposés et signés par la SNCF sont en effet d'une nature particulière.

Il rappelle tout d'abord qu'A2C n'est pas signataire des conventions d'occupation ; le signataire est l'EPIC. En effet A2C est mandataire de Gares et Connexions. A2C est en quelque sorte l'agent immobilier de Gares et Connexions, à la fois commercialisateur et gestionnaire de contrats.

La spécificité des gares tient au fait qu'il s'agit du **domaine public ferroviaire** : la SNCF n'est pas propriétaire de ce domaine public, elle en est affectataire. Elle valorise l'espace, en autorisant de manière temporaire l'utilisation du domaine public.

- ➔ Les contrats proposés par A2C sont donc des autorisations d'occupation temporaire du domaine public, *non constitutives de droits réels*. Le commerçant n'a pas de droit au renouvellement (à la différence d'un bail commercial). De plus, la SNCF dispose de la faculté de résilier ce contrat à tout moment pour un motif d'intérêt général ou un besoin ferroviaire. M. Vanhoove précise que l'objectif n'est pas d'en user et d'en abuser. La SNCF n'a pas d'autre choix. Aucune indemnisation sur la base de la perte d'un fonds de commerce n'est prévue.

Sur la question soulevée des contraintes d'exploitation, il indique que la réglementation sur la sécurité incendie est rigoureuse et ce comme dans tous les établissements recevant du public. Il ajoute qu'historiquement la gare n'était pas un lieu pour y installer des commerces et que par conséquent Gares et Connexions et A2C travaillent en amont pour que l'ensemble des conditions d'exploitation soient réunies : respecter la chaîne du froid, assurer la possibilité aux commerçants de pouvoir livrer son point de vente, respecter les contraintes sanitaires, stocker à proximité immédiate du point de vente. M. Vanhoove donne l'exemple de la Gare du Nord, où l'exploitant du Monoprix à l'étage -2 lui avait expliqué la difficulté que représentait l'approvisionnement.

Face à ces difficultés, quelles pistes de réflexion ? On pourrait penser que vu le chiffre d'affaires potentiel qui peut être réalisé dans certaines gares, les contraintes liées à la nature du contrat d'occupation n'empêcheraient pas les commerçants de s'installer. Mais étant donné la durée (assez courte du contrat (5 à 7 ans), l'impossibilité de créer et transmettre un fonds de commerce, la possibilité pour la SNCF de résilier le contrat pour un motif d'intérêt général, le risque est important. Dans la période économique actuelle, il est difficile – surtout pour les commerçants indépendants - d'être financés par les Banques dans ces conditions. Plusieurs hypothèses sont envisageables :

- ➔ Ajuster la durée du contrat. Cela pourrait faire venir plus de commerçants. Exemple d'une famille de restaurateurs à Colmar. Malgré la mise en concurrence pour trouver un repreneur, A2C n'avait personne. La seule manière de trouver un repreneur avait été d'augmenter la durée du contrat. On peut passer à 10 ans par exemple. Ce choix est le résultat d'échanges avec les commerçants.

- ➔ Question des petites gares. A2C est en train d'y réfléchir, faut-il une nature de contrat différente ?
- ➔ Baux commerciaux -> actuellement impossible, sauf déclassement d'une partie de gare pour le cas où elle ne serait plus affectée au service public.

Pourquoi n'y a-t-il pas de supermarché en gare ? 2 choses :

- ➔ Chaque gare est différente. Dans quelle gare, quel potentiel pour quelle activité ? On est parfois dans un quartier de gare particulier : la Gare St Lazare, centre-ville très commerçant, on aura du supermarché. Cela a du sens, il faut des grandes surfaces.
- ➔ En plus de cela le commerce de proximité a particulièrement sa place dans les petites et moyennes gares. Dans certaines gares, il faudrait un espace agréable qui réunira plusieurs activités : presse, restauration, commerce de proximité, services (dépôt pressing, cabines photos, petites annonces...). En anglais, on appelle cela le combistore. C'est Le projet du Comptoir, 60 à 80 gares pourraient être éligibles. Cet espace regroupera plusieurs activités qui prises isolément ne sont plus économiquement viables.

Pourquoi les petits commerçants ne s'installent pas ?

Il y a partout la « Boucherie de la Gare », intégrons la boucherie à l'intérieur ! On pourrait imaginer une expérience-test en partenariat avec la FBCT.

M. Vanhooove insiste sur **l'intérêt d'une d'activité éphémère**, qui dynamise la gare et en fait un lieu de vie. L'aspect saisonnier (fruits et légumes) est intéressant. Pourquoi ne pas faire un projet de marché à part entière, temporaire, avec de petits producteurs.

John Ozinga intervient sur **le supermarché en Gare**. La gare pose problème, à cause de la logistique à gérer. Mais il faut remarquer qu'en centre-ville, c'est pareil, et qu'on a trouvé des solutions. On a réfléchi à comment faire les livraisons sans gêner les habitants, en pleine nuit, en utilisant par exemple des camions électriques et des quais de livraison recouverts d'un revêtement anti-bruit.

En plus de cela, Il faudrait peut-être mieux protéger le fonds de commerce dans les gares. On pourrait imaginer un **droit de renouvellement automatique**, prévu dans certains cas par le droit commercial. Comment pourrait-on donner ce droit sous certaines conditions ?

M. Vanhooove d'A2C invite les participants à s'intéresser aux **initiatives étrangères**, avec l'exemple de l'Allemagne, de la Suisse, de la Hollande. Suite à la question posée, il indique que sur le plan juridique, les opérateurs ont développé des montages différents, ce sont par exemple des 50-50, même si la problématique juridique de départ est un peu différente. En Suisse, la vente de billets par le petit commerce en gare permet d'obtenir un équilibre économique par exemple.

Claude Gressier invite à **réfléchir avec les architectes** sur la problématique du commerce. Comment prédéterminer à l'avance, compte tenu des sous sols par exemple, si on peut mettre un traiteur ou non, et quel commerce peut s'implanter ?

A2C approuve ce type de réflexion, insuffisante lorsqu'on a construit des gares autrefois. Il s'agit de problèmes liés à la puissance électrique, aux niveaux, aux livraisons **Définir les besoins techniques d'un commerçant nécessite des compétences spécifiques. Gares et Connexions et A2C travaillent conjointement dans ce sens.**

Le pôle centre-ville : il faut agrandir les espaces piétons, **la gare est un lieu de destination à part entière dans le centre-ville.**

Hammerson : quels services propose-t-on ? Commerce de transit et commerce de shopping, ce sont deux choses différentes. Souvent on préférera une offre intermédiaire, restauration/presse, quitte à développer ensuite un espace shopping. Le centre commercial de Lyon Part-Dieu, ce n'est pas tout à fait dans la gare. On souligne le bon fonctionnement de Marionnaud à Lyon par exemple. Il y a en tout cas la possibilité pour un commerce diversifié. Ce qui permet aux commerces de fonctionner, c'est d'avoir laissé les commerces essentiels pour les voyageurs (presse, restauration rapide...). Après, on va dans le centre commercial. Mango, etc. Prêt à porter.

La Gare est la première image d'une ville. Strasbourg a travaillé là-dessus. Marcel Valin se demande quels peuvent être les liens entre gare et centre-ville, l'animation du cœur de ville, de la gare. Il y a le problème de la concurrence entre gare et centre-ville. A Montrouge, on a pu réimplanter du commerce de détail en centre-ville. On pourrait réfléchir à quelque chose autour du cirage de chaussures.

Fabienne Keller explique qu'on travaille peut-être trop sur le bâtiment gare. Il y a l'ensemble du territoire que l'on peut aménager, les côtés de la gare, etc.

On pourrait avoir toute une réflexion sur les espaces vides. En Suisse, on fait des opérations commerciales, des expos, des concerts, dans le hall principal de la gare, de manière ponctuelle. C'est la **place publique**. Pour les Suisses, la gare est centre-ville. La moitié du temps au moins, le hall est inoccupé, pour créer de la valeur.

Pierre Creuzet rappelle que les élus ne sont pas toujours au courant des problèmes et de l'évolution commerciale dans la gare de leur commune. Le Manager de Centre-Ville pourrait être la bonne personnes pour faire la passerelle entre la SNCF, la ville et le Centre-ville, afin d'informer sur les mutations à venir dans les gares.

PROCOS : Dans la majorité des gares, on fait du dépannage, du commerce alimentaire. Pour aller au-delà **il faut ouvrir la gare sur la ville**. Dans une Gare il peut y avoir beaucoup de flux, divers et variés, pas uniquement des voyageurs, ouverture aussi de la ville sur la gare, flux qui permettront d'avoir plus de commerces.

Pour Marielle Abric, **il peut y avoir un lien entre managers de centre-ville et directeurs de gare**. Comment gérer le quotidien ? C'est une des choses que Gares et connexions attend de l'association CVM. Quand on redynamise un centre-ville, on attire des enseignes qui auraient pu être dans la gare. Ensuite quand on monte un projet sur la gare, il est plus difficile de trouver des personnes intéressées (exemple de Grenoble). Ouverture de la ville sur la gare, ouverture de la gare sur la ville, cela veut dire collaboration entre les acteurs. Lorsqu'on a un projet de centre-ville, on peut faire participer la gare et la SNCF. Mais pour Marcel Valin, le problème de la gestion des commerces dans la Gare, c'est le **conflit d'intérêts entre commerce dans la gare et commerçants du centre-ville**. Pour chercher des nouveaux commerçants, d'abord, on les propose aux commerçants en place. La gare intéresse le commerçant de centre-ville.

Pour Gares et connexions il faut **travailler avec les centres-villes**. Pour connaître les restaurateurs locaux, on achète des mailing lists pour trouver des repreneurs. CVM peut être un relais.

Le **Point relais** peut avoir son utilité dans la gare. Avec l'explosion de la vente à distance, il faut réfléchir au dernier kilomètre. Dans le projet du Comptoir, d'A2C, on prend en compte cela.

Enfin, pourquoi pas la **santé** ? Médecins généralistes, spécialistes, pharmaciens... ces métiers de la santé peuvent avoir également toute leur place dans une gare. La SNCF lance une grande réflexion sur ces sujets.

Pour conclure, chacun rappelle ses priorités.

Hammerson pense qu'il faut réfléchir à la possibilité de déclencher des baux commerciaux. Il y a beaucoup à faire. Si on veut que les gares deviennent des espaces de commerce, il faut les outils juridiques.

Fabienne Keller trouve toutes ces pistes intéressantes. Elle prend en note le problème des contrats, et la question de Carrefour sur le renouvellement. De plus, autour du bâtiment gare, il faut travailler. Il est essentiel de reprendre la main sur le commerce.

Pierre Creuzet propose de continuer le travail avec la 4^e commission du Conseil d'orientation du Commerce de Proximité, présidé par CVM pour le Secrétariat d'Etat au commerce, à l'artisanat, et aux PME, où sont représentés un grand nombre de corps de métier.

Il est également proposé que la prochaine rencontre s'organise autour d'une visite de terrain dans une gare, en lien avec la SNCF, afin de mieux comprendre la complexité de ce lieu. Par ailleurs tous les participants sont invités à se rendre aux Assises Nationales du Centre-Ville qui auront lieu les 7 et 8 octobre prochains à Nice.