

Fiche repère

Transport régulier de voyageurs en Île-de-France : l'enjeu des gares routières et autres emplacements d'arrêt pour assurer une desserte équilibrée du territoire

La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a permis la libéralisation du transport régulier de voyageurs par autocar, pour les liaisons de moins de 100 km (entre 40 et 100 km en Île-de-France). Plus de deux ans après l'apparition des « Cars Macron », le marché est loin d'être stabilisé. Les trois opérateurs qui ont jusqu'ici perduré affichent encore des pertes assez conséquentes, et proposent des services en constante évolution. Par ailleurs, si certaines collectivités souhaitent offrir à leur territoire une connexion à une nouvelle offre de transport, d'autres préfèrent au contraire en limiter le trafic. En revanche, les préoccupations liées à l'organisation de la circulation et des arrêts des bus sur leurs réseaux ainsi que celles en matière de service aux usagers et d'impact environnemental sont quant à elles bien partagées par ces collectivités.

Dans ce contexte, la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France s'est intéressée à l'organisation de ce nouveau service, notamment sous l'angle de la desserte du territoire francilien et de l'usage des gares routières et autres emplacements d'arrêts. Ainsi, elle a confié au bureau d'études Systra la réalisation d'une étude portant sur l'état des lieux du transport régulier de voyageurs par autocar à l'échelle nationale et régionale (1), ses enjeux (2) et les principales pistes pour y répondre (3).

1 - Un marché jeune : quelques notions pour mieux appréhender les « Cars Macron »

Les « Cars Macron » attirent de plus en plus de voyageurs. Si en 2016, 6,3 millions de français ont utilisé ce nouveau service*, ils devraient être 8 millions en 2017. Les perspectives pour 2030 sont estimées entre 15 et 25 millions, soit 12 % du trafic actuel longue distance TGV et trains Intercités. À titre de comparaison, l'Allemagne comptait 24 millions de voyageurs en 2016.

En 2016, 37% des voyageurs utilisant les cars Macron l'ont fait aux dépens du train et 44 % aux dépens de la voiture particulière (19 % en véhicule personnel, 25 % en covoiturage). 17 % de ces voyageurs ne se seraient pas déplacés sans ce nouveau service de transport. Cette clientèle a des revenus plutôt modestes, avec une sur-représentation de jeunes (19 % sont des étudiants, alors que les retraités sont sous-représentés).

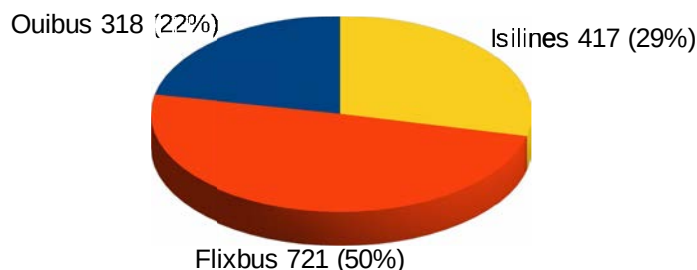
Paris est de loin la ville la plus fréquentée, avec 461 mouvements (départs et arrivées) et 885 800 passagers quotidiens. Lyon, seconde ville du classement comptabilise 160 mouvements et 282 200 passagers par jour. Fin 2016, le secteur compte 2 100 emplois au plan national avec une projection 2030 de 3 100 à 5 000 emplois selon les scénarios d'évolution.

Le secteur affiche en 2016 un chiffre d'affaires de 83,1 millions d'euros. Toutefois ce marché n'est pas encore stabilisé et la concurrence est importante. Le modèle économique est actuellement déficitaire malgré l'augmentation récente des prix des billets, notamment en raison du faible taux d'occupation des cars (36,1 % en 2016, soit environ 27 personnes dans un autocar de 75 places). En conséquence, les trois opérateurs (Ouibus, Isilines et Flixbus) n'envisagent pas de rentabilité avant 2018 ou 2019 et restent extrêmement discrets sur leurs résultats et leurs ambitions.

* Les données de cette partie proviennent de la note d'analyse France Stratégie n°58 du mois de juillet 2017.



Part des opérateurs en nombre de liaisons en France



Si ce nouveau service vient concurrencer les acteurs plus traditionnels du transport, il n'est pas sans impact sur l'organisation des villes. Les arrêts en gare routière ou les points d'arrêt sur voirie n'ont en effet pas été pensés pour accueillir ce nouveau service et ne présentent pas d'aménagement propre permettant d'assurer pleinement la sécurité et le confort des passagers. La situation en France montre à ce titre un déficit notoire d'équipements des 204 gares routières et des points d'arrêts recensés par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER).

2 - L'enjeu des points d'arrêt en Île-de-France

L'enquête menée en Île-de-France auprès des différents acteurs permet de mieux appréhender les stratégies de chacun, sur l'un des territoires nationaux les plus contraints. Les points d'arrêt* utilisés par les opérateurs librement organisés ne s'apparentent pas toutes à des gares routières traditionnelles utilisées par les transporteurs conventionnés et présentent un niveau de service et d'information jugé insuffisant.

En Île-de-France, dix-huit points d'arrêt sont utilisés par les services librement organisés : onze inscrits au registre des gares routières et sept points d'arrêt sur voirie (voir carte page suivante). La majorité de ces points est située aux portes de Paris ou dans Paris intra-muros.

Ces emplacements, s'ils sont pour certains des choix historiques du fait de services précédemment existants de certaines compagnies (notamment les lignes européennes), peuvent être distingués en deux catégories :

- Paris, où quatre gares routières sont recensées (Quais de Bercy, exploitée par Flixbus, Paris Bercy exploitée par SNCF Mobilités, Paris-Galliéni à Bagnole, exploitée par Eurolines, et Paris-La Défense, exploitée par la RATP) pour au moins huit autres points d'arrêt sur voirie relevés au moment de l'étude. Ces douze points d'arrêt sont le terminus de quasiment l'intégralité des lignes à destination de l'Île-de-France ;
Les opérateurs souhaiteraient un nombre plus important de points d'arrêt, ce n'est pas sans causer quelques tensions avec les politiques locales qui prônent la disparition des véhicules diesel de la capitale et l'augmentation des espaces publics dédiés aux modes doux. Cependant Paris accueille 1 000 cars par jour, tous services confondus, principalement des cars de tourisme dont la présence a un fort impact sur la capitale et qui ont des besoins en stationnement comme en remisage ;
- sur le reste du territoire francilien, la desserte reste très faible et ne répond pas à des objectifs clairement identifiés. Plusieurs motifs expliquent néanmoins le choix d'implantation, comme l'attractivité touristique (Marne-la-Vallée, Versailles), la connexion à une offre de transport structurante (aéroports Roissy CDG, Orly ou Massy) ou une demande locale forte (Saint-Denis Université).

* Dans l'étude Systra, les équipements sont définis de la manière suivante :

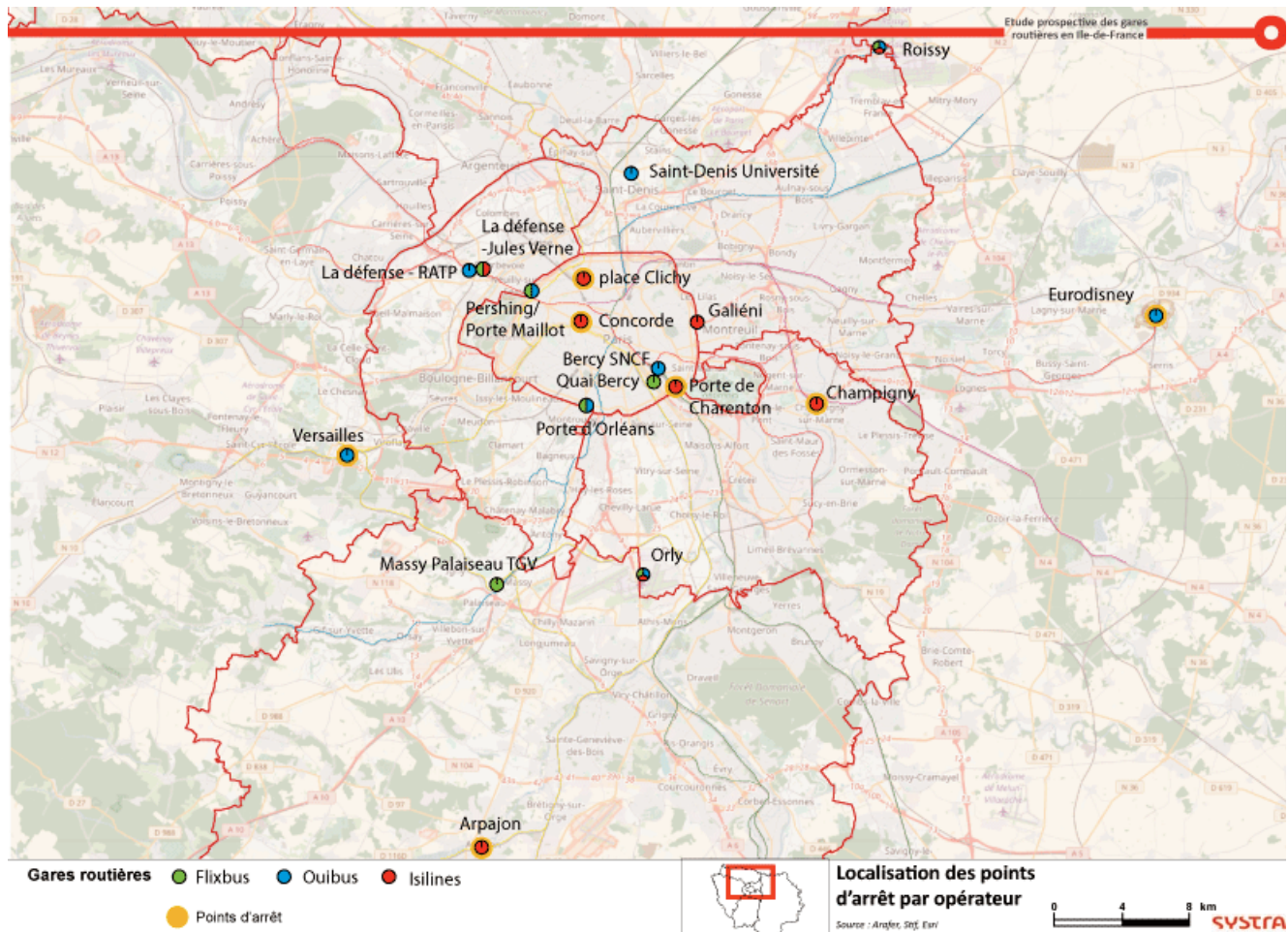
Point d'arrêt : gare routière et autre aménagement de transport comme l'arrêt sur voirie.

Gare routière : arrêt inscrit au registre de l'ARAFER et situés en dehors de la voirie.

Point d'arrêt sur voirie : inclut également les parkings de commerce.

Ces localisations permettent de dégager les orientations des opérateurs :

- Paris est le point d'attraction principal pour les trois opérateurs, les meilleures dessertes étant situées à proximité du périphérique ou des autoroutes ;
- la proximité immédiate de lignes structurantes de transport en commun est recherchée (ligne 4, RER A ou B) ;
- la proximité d'un axe routier structurant est également recherchée, d'autant plus en cas d'arrêt non terminus ;
- en banlieue, l'accès à ce service au moyen d'un véhicule particulier est également important : la proximité de parkings est donc souhaitée.



Du point de vue qualitatif, il ressort que la plupart des sites manquent de services pour les usagers comme pour les conducteurs. Sont ainsi souvent recensés la difficulté ou la faible lisibilité pour accéder à la gare, le manque de signalétique de jalonnement pour orienter les usagers vers les quais, le manque d'information voyageurs en temps réel, l'accueil peu convivial, le peu de confort, des services absents ou dysfonctionnant (abribus, sièges, toilettes...). De nombreux sites sont par ailleurs saturés, ce qui entraîne notamment un défaut de sites de remisage pour le matériel roulant et augmente les nuisances perçues par les riverains de la gare.

Certaines fonctions sont ainsi attendues tant par les exploitants que par les utilisateurs de ces points d'arrêt. Il s'agirait notamment de créer des cheminements piétons lisibles et sécurisés depuis l'extérieur de la gare jusqu'aux quais (trottoir et marquage au sol), d'isoler les aires de circulation des cars et de disposer de personnel pour optimiser le remisage et la régulation. La proscription de marches-arrières pour éviter les risques vis-à-vis des passagers, l'organisation des quais (îlots) de sorte que les passagers puissent accéder aux deux côtés du car sans danger (soutes à bagages) sont également des pistes à approfondir.

Aussi, les voyageurs, les opérateurs et les collectivités locales attendent une amélioration des points d'arrêt de transport interurbain librement organisé afin d'offrir une qualité de service à la hauteur des autres modes de transport. Néanmoins, de tels aménagements posent nécessairement la question de leur financement alors que le modèle économique apparaît aujourd'hui très fragile

3 - Quelles perspectives d'évolution ?

À court terme, l'enjeu est donc d'aménager les installations existantes sachant que le nombre de liaisons ne devrait pas augmenter dans un premier temps¹, les opérateurs cherchant surtout à améliorer leur taux de remplissage. À plus long terme, les collectivités pourraient devoir faire face à une augmentation significative du trafic². La question de l'accueil des passagers dans de bonnes conditions et de la sécurisation des points d'arrêt nécessitera d'organiser les flux de voyageurs et la circulation des cars.

Les collectivités et opérateurs font donc face à l'enjeu de l'intégration des gares dans le tissu urbain et au sein de pôles multimodaux. La création de nouveaux équipements en centre-ville est peu souhaitée par les collectivités. En revanche, construites en périphérie, les emplacements d'arrêt peuvent générer un gain de temps sous réserve d'une intermodalité de qualité et en proposant des tarifs attractifs aux usagers.

Pour définir des sites d'accueil potentiel de gares routières interurbaines, plusieurs leviers d'action ont été identifiés :

- les **grands événements** à venir comme les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris en 2024 qui permettraient de profiter du dynamisme et du volontarisme des acteurs publics et privés autour de ces événements. Le réemploi et la pérennisation d'installations créées pour ces événements pourraient s'avérer pertinents ;
- l'utilisation du **réseau autoroutier concédé** en relation avec les sociétés concessionnaires favorables – voire demandeuses – à la création de pôles d'échanges multimodaux ;
- les opportunités créées par les **projets de transport structurants** de la métropole du Grand Paris et notamment le Grand Paris Express, dont l'objectif partagé est d'envisager un territoire multipolaire aux échanges moins centralisés sur Paris. Par exemple le site en forte mutation de Senia, proche de l'aéroport d'Orly et dont la desserte va être améliorée avec l'arrivée de la ligne 14 à Pont de Rungis en 2024, pourrait être pertinent.

La réglementation n'aborde pas les questions de maîtrise d'ouvrage et de financement des équipements de transport urbain. La gouvernance des points d'arrêt, qui peut être multiple et co-construite (opérateur, autorités organisatrices de la mobilité, collectivités ou entité indépendante), reste donc à définir. L'implication d'acteurs privés n'est ainsi pas à exclure. En effet, l'accueil d'arrêts interurbains est susceptible d'intéresser divers acteurs comme des stations-services, des hôtels, des centres commerciaux, des parkings, des établissements de restauration rapide ou encore les sociétés d'autoroute, qui pourraient ainsi participer à leur financement.

Si le sujet des gares routières interurbaines était pris en charge par les acteurs privés, il permettrait probablement la mise en place d'arrêts à des échéances plus proches. Il conviendrait alors de veiller à ce que l'objectif d'un accès équitable au transport routier interurbain aux franciliens sur tout le territoire reste bien une priorité.

Pour aller au-delà de ce constat et approfondir les pistes de solutions, il serait pertinent d'analyser le modèle économique de ce mode de transport, les niveaux de rentabilité attendus par les opérateurs et de s'interroger s'il convient d'y impliquer la puissance publique. Des réflexions autour de l'encadrement des points d'arrêt sont également en cours au sein de l'ARAFER et suscitent une forte attente de la part des acteurs. La décision de régulateur en date du 4 décembre³ relative à la tenue du registre public des gares routières et autres aménagements routiers en constitue une première étape. Cette dernière précise notamment la définition d'une gare routière, « aménagement situé hors voirie et équipé d'un bâtiment d'accueil ouvert au public ».

¹ Source : Note d'analyse France Stratégie n°58 du mois de juillet 2017.

² *ibid.*

³ <http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2017/12/decision-n-2017-125-mise-a-jour-registre-gares-routieres-version-publique.pdf>