

Séminaire de réflexion : «Comment organiser les arrêts et gares routières pour les nouvelles mobilités ?»

Le 5 avril 2016
Assemblée nationale, salle Colbert

ATEC ITS FRANCE



Die



L'OUVERTURE DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR CONTEXTE ET ENJEUX



DÉPIGNY BERTRAND – CHARGÉ DE PROJET GOUVERNANCE
DE LA MOBILITÉ AU CEREMA

Contexte de réformes récentes

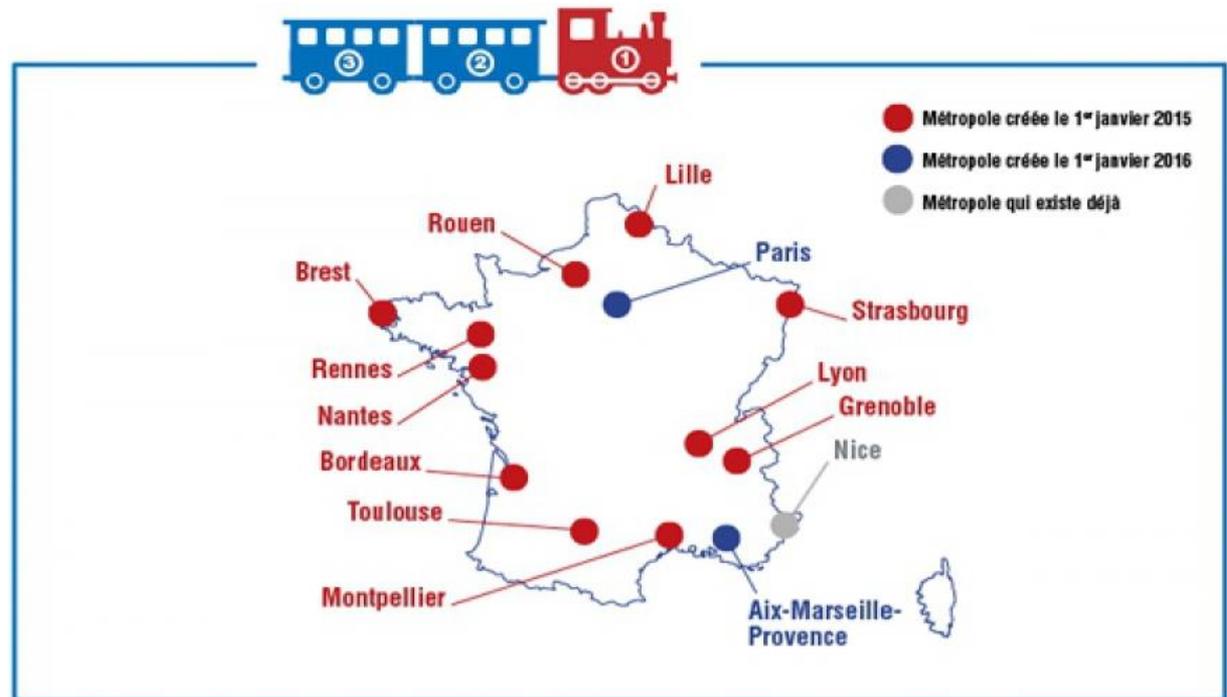
Acte III de la décentralisation

- loi MAPTAM
- loi de délimitation des régions
- loi NOTRe

**Loi pour la croissance,
l'activité et l'égalité des chances économiques,
dite
« Loi Macron »**

Loi MAPTAM

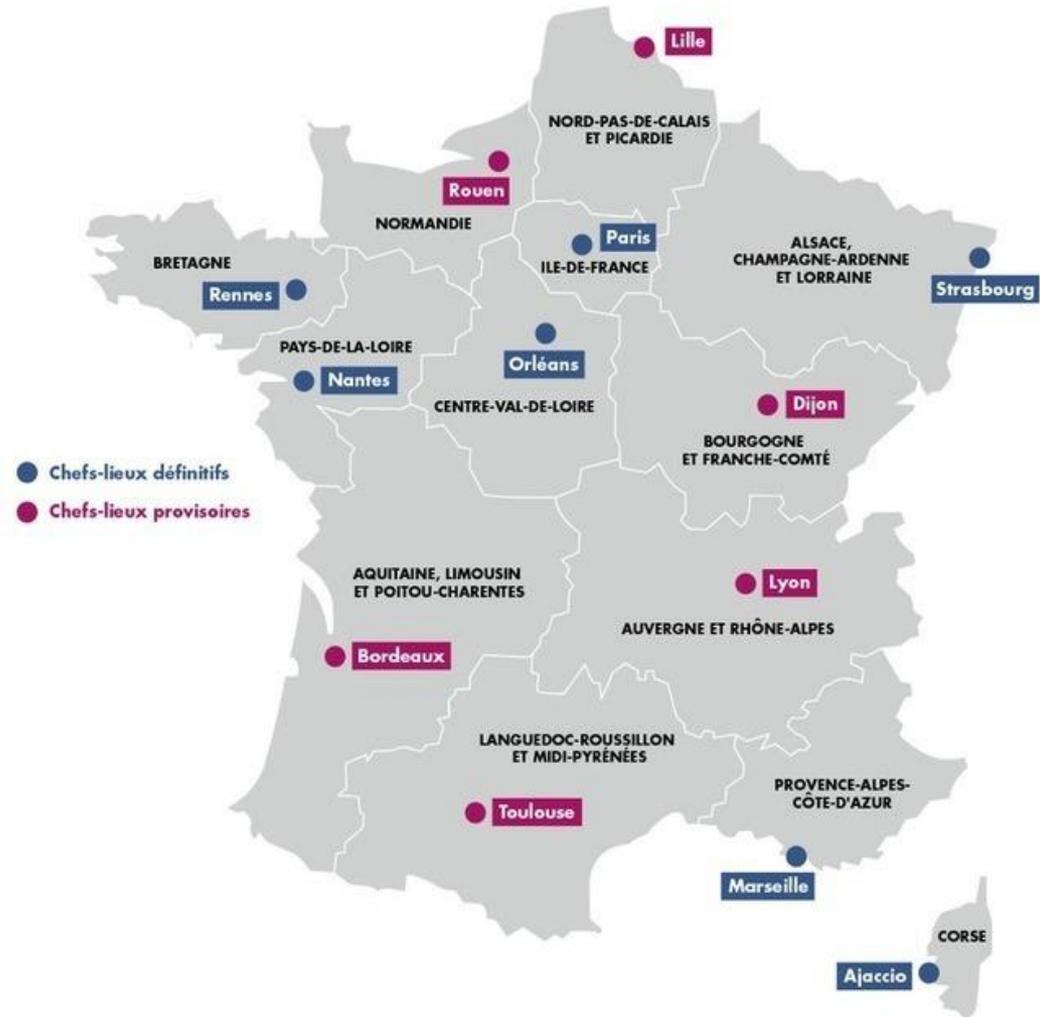
- Métropoles
- AOM
- Schéma régional de l'intermodalité



Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) – 27 janvier 2014

Loi relative à la délimitation des régions

Les régions métropolitaines depuis le 1^{er} janvier 2016



Loi NOTRe et mobilité

- **Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)**
- **Transferts de compétences en 2017**
 - **Du département à la région**
 - Transport non urbain, scolaire
 - Gestion des gares routières départementales
 - **Du département à la métropole**
 - Voirie départementale sur le territoire d'une métropole
 - **Le PTU devient le « ressort territorial de l'AOM »**

Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015

(« Macron »)

Libéralisation du transport public routier de personnes

« Les entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national peuvent assurer des services réguliers interurbains. »

Création d'un schéma régional des gares routières

Libre diffusion des données nécessaires à l'information du voyageur

Un cadre réglementaire renouvelé

Ordonnance n°2016-79 du 29 janvier 2016

- **Les objectifs de l'ordonnance**
 - renouveler le cadre réglementaire de 1945
 - garantir un accès non discriminatoire aux services de transport routier interurbain non conventionnés



Un cadre réglementaire renouvelé

Ordonnance n°2016-79 du 29 janvier 2016

- **A qui s'applique-t-elle ?**

Article L.3114-1 CT : « **aménagements accessibles au public**, qu'ils soient ou non situés, en totalité ou en partie, sur les voies affectées à la circulation publique, destinés à **faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers** de transport routier. »

Ex : gare routière, pôle d'échanges, deux abribus signalés par un double zébra

Un cadre réglementaire renouvelé

Ordonnance n°2016-79 du 29 janvier 2016

- **Quand s'applique-t-elle ?**

Article L.3114-4 : « [Les règles d'exploitation] *deviennent **applicables** dès que l'aménagement fait l'objet d'une **demande de desserte** par des services librement organisés »*

Un cadre réglementaire renouvelé

Ordonnance n°2016-79 du 29 janvier 2016

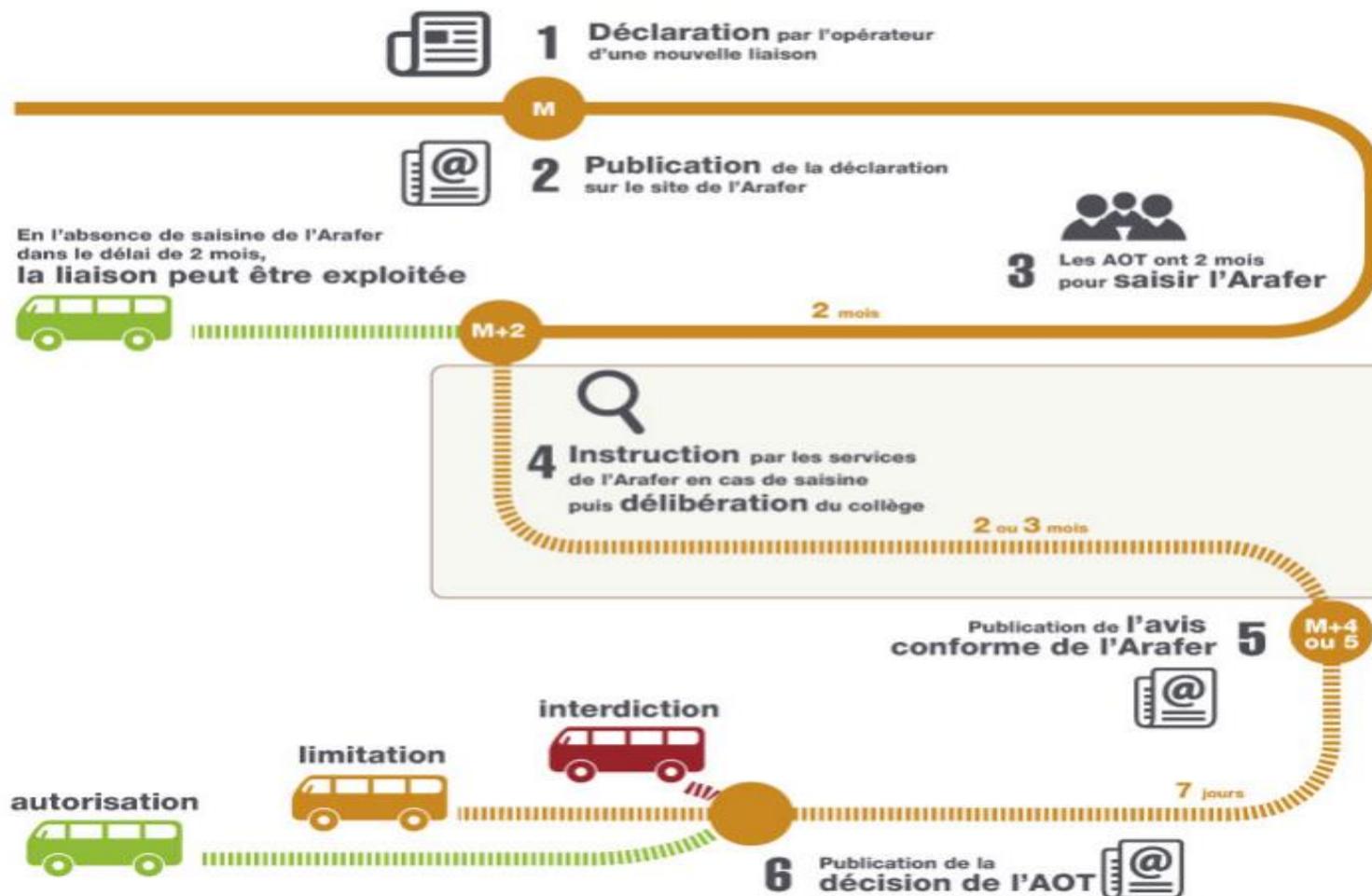
- **Quelles obligations pour l'exploitant de la « gare routière » ?**
 - Déclarer à l'ARAFER les « *éléments nécessaires à la tenue du registre prévu à l'article L.3114-10* »
 - Établir des règles d'accès « *transparentes, objectives et non discriminatoires* » aux quais et services de la gare
 - Préciser éventuellement tarifs et horaires
 - Répondre aux demandes d'accès sous un mois

- STARSHIPPER
- ouibus
- eur**o**lines
- is**i**lines
- FLixBUS
- megabus



Le « réseau Macro » aujourd'hui...

La procédure de régulation des liaisons régulières par autocar ≤ 100 km



La déclaration à l'ARAFER

ARAFER

Autorité de régulation
des activités ferroviaires et routières

Déclaration d'une liaison par autocar ≤ 100 km

Partie 1 : Eléments obligatoires (publiés sur le site de l'Arafer)

Identification de l'entité effectuant la déclaration	
Nom de l'entreprise	FlixBus FRANCE SARL
Raison sociale de l'entreprise	FlixBus FRANCE SARL
Liaison déclarée	
Origine ¹ de la liaison <i>(adresse précise du point d'arrêt)</i>	Tours (170 Rue Édouard Vaillant, 37000)
Destination ² de la liaison <i>(adresse précise du point d'arrêt)</i>	Poitiers Futuroscope (Parking Car, Avenue René Monory, 86360 Chasseneuil-du-Poitou) - Coordonnées 46.664055,0.362181
Itinéraire(s) envisagé(s)	Pièce(s) jointe(s) : n° 1 Nom(s) du(des) fichier(s) : Itinéraire Tours - Poitiers Futuroscope
Temps de parcours <i>(en heures et minutes)</i>	1 heure et 05 minutes
Fréquence ³ et volume maximum de places proposées à la vente, pour chaque horaire ou plage horaire	Pièce(s) jointe(s) : n° 2 Nom(s) du(des) fichier(s) : Fréquence hebdomadaire

¹ Extrémité 1 de la liaison concernée

² Extrémité 2 de la liaison concernée

³ Telle que définie par l'article 31-1 du décret du 16 août 1985 modifié, c'est-à-dire « ensemble d'horaires de passage ou plage horaire de passage selon une périodicité donnée, de véhicules de transport routier de personnes ».

Pièce jointe numéro 1

Tronçon Tours – Poitiers Futuroscope

Itinéraire Tours – Poitiers Futuroscope



Pièce jointe numéro 2

Tronçon Tours – Poitiers Futuroscope

Fréquence hebdomadaire

14 passages hebdomadaires

Jour/Itinéraire	Départs de Tours	Départs de Poitiers Futuroscope
Lundi	Entre 10h00 et 13h00	Entre 16h00 et 19h00
Mardi	Entre 10h00 et 13h00	Entre 16h00 et 19h00
Mercredi	Entre 10h00 et 13h00	Entre 16h00 et 19h00
Jeudi	Entre 10h00 et 13h00	Entre 16h00 et 19h00
Vendredi	Entre 10h00 et 13h00	Entre 16h00 et 19h00
Samedi	Entre 10h00 et 13h00	Entre 16h00 et 19h00
Dimanche	Entre 10h00 et 13h00	Entre 16h00 et 19h00
Offre par trajet	53 places	53 places

Quel rôle de la puissance publique dans la localisation de ces points

d'arrêts ?

- **Quel lien avec la planification régionale ? (SRI/SRADET/Schéma des gares routières)**
 - Schéma des gares routières intégré au SRADET, mais d'ici le SRADET... ?
 - Quelle participation à l'intermodalité ?
- **Quel rôle de l'AOM dans l'articulation avec les réseaux urbains existants ?**
 - Quelle stratégie de localisation de « l'accueil » des cars en lien avec les réseaux urbains ?
 - Quelle localisation (centre/périphérie) ?

=> Quel rôle pour ces points d'arrêts et gares au service de l'utilisateur ?

Quel modèle économique ?

- **Quel modèle économique pour l'investissement dans les gares routières ?**
 - Modèle des gares ferroviaires ? Quid des pôles d'échanges multimodaux ?
 - **Quel modèle économique pour le fonctionnement de ces gares ?**
 - Quelle articulation avec les niveaux de redevance des offres conventionnées ? Des Ter ?
- => Comment faire payer équitablement l'ensemble des acteurs ?**

Les travaux du Cerema sur le sujet

- **Travaux en cours sur les gares routières et pôles d'échanges**
 - Gouvernance, mutabilité, renouveau
 - Gouvernance/financement, localisation, connexion aux autres réseaux, conception/dimensionnement
- **Travaux à venir sur intermodalité et SRADDET**
 - Boîte à outils intermodalité au service de l'élaboration des SRADDET
- **Travaux sur les services dans et autour des gares**
 - <http://www.territoires-ville.cerema.fr/gares-ter-et-services-r183.html>



Merci

Bertrand Dépigny
Chargé de projet gouvernance de la mobilité

+33 (0)4 72 74 58 97
bertrand.depigny@cerema.fr